

# AREE di MARGINE

“De-liri” urbani della città contemporanea



Titolo della tesi: **Aree di margine**  
**"De-liri" urbani della città contemporanea**

dottorando: **Giuseppe Parità**

Università degli Studi di Napoli "Federico II"  
Facoltà di Architettura

Dottorato in Progettazione Urbana XXIV ciclo  
Coordinatore: Prof. **Pasquale Miano**

Tutor: Prof. **Roberta Amirante**

Tutor: Prof. **Dario Gazapo de Aguilera**  
Escuela Tecnica Superior de Arquitectura de Madrid

Tutor: Prof. **Maria Madalena Ferreira Pinto da Silva**  
Faculdade de Arquitectura de Universidade do Porto



# INDICE

## PREMESSE

### 1. AREE di MARGINE e CITTA' CONTEMPORANEA

#### 1.1 "De-liri" urbani: idee di città e nuovi tipi di spazialità

1.1.1 Spazialità liquida VS città liquida

1.1.2 Aree di margine: gli spazi della *"varietas"* e della *"différance"*

#### 1.2 L'individuazione delle aree di margine nella città contemporanea: "piccolo vocabolario del margine"

1.2.1 Da linea a superficie: limite, bordo, confine, margine

1.2.2 Da Sfondo a Figura: interstizio VS margine

#### 1.3 Il "Marginal" della città di Porto: scala e misura del margine

1.3.1 Sul margine: trasformazioni d'uso e significato del "Marginal" in rapporto all'evoluzione della città metropolitana di Porto

1.3.2 "Fare margine"? Le forme dello spazio pubblico del "Marginal"

### 2. SPECIE di MARGINI: SPECIFICITA' di POSSIBILI SPAZI URBANI

#### 2.1 Ai margini dei paesaggi urbani: uno "zoom" sulle aree tra la città e il mare

2.1.1 Periferie della storia

2.1.2 UNESCO "Buffer Zones": una possibilità per le aree di margine.

2.1.3 Aree retroportuali: dal piano verticale del waterfront al piano orizzontale della frangia urbana-portuale

#### 2.2 Marseille: da "waterfront" a frangia urbano-portuaria

2.2.1 Le differenti interpretazioni del margine città-porto: progetti del concorso del 1994

2.2.2 Euromediterranée 2013: il ribaltamento della questione

### **3. PAESAGGI di MARGINE: METODOLOGIE di LETTURA e RI-SCRITTURA**

#### **3.1 Metodologia, strumenti e tecniche di “lettura” progettuale**

- 3.1.1 Dalle analisi urbane alla progettazione urbana:  
questioni di interpretazione
- 3.1.2 La “pratica descrittiva”
- 3.1.3 La lettura morfologica dell’area-progetto
- 3.1.4 Cronomorfologie:  
dimensione, strumento e rappresentazione del paesaggio

#### **3.2. Napoli: un racconto al margine**

- 3.2.1 “Delirious Napoli”: l’attenzione alle aree appena fuori città.
- 3.2.2 Lungo il margine orientale della città di Napoli: l’area del Ponte della Maddalena
- 3.2.3 Lettura dell’area-progetto e costruzione della mappa crono-morfologica
- 3.2.4 Note a margine: una possibile riscrittura

### **CONCLUSIONI**



# ÍNDICE

## PREMISAS

### 1. ÁREAS de MARGEN y CIUDAD CONTEMPORÁNEA

#### 1.1 “Delirios” urbanos: ideas de ciudad y nuevos tipos de espacialidad

1.1.1 Espacio líquido VS Ciudad Líquida

1.1.2 Áreas de margen: los espacios de la “variedad” y de la “différance”

#### 1.2 La identificación de las áreas de margen en la ciudad contemporánea: un pequeño vocabulario

1.2.1 De línea a superficie: límite, borde, frontera, margen

1.2.2 De fondo a figura: intersticio VS margine

#### 1.3 El “Marginal” de la ciudad de Porto: escala y medida del margen

1.3.1 En el margen: transformación y usos del “marginal” en relación a la evolución de la ciudad de Porto

1.3.2 ¿“Marginar”? Las formas del espacio público del “Marginal”

### 2. ESPECIES de MARGENES especificidades de posibles espacios urbanos

#### 2.1 En los márgenes de los paisajes urbanos: un « zoom » en las zonas entre la ciudad y el mar

2.1.1 Periferias de la historia

2.1.2 “Zonas parachoques” de la UNESCO

2.1.3 Las áreas atrás de los puertos

#### 2.2 Marseille: de “frente de mar” a “franja urbana-portuaria”rr

2.2.1 Las diferentes interpretaciones del margen: los proyectos del 1994

2.2.2 Euroméditerranée 2013: la vuelta de la discusión

### **3. PAISAJES de MARGEN: metodologías de lectura y re-escritura**

#### **3.1 Metodología, herramientas y técnicas para una "lectura" de proyecto**

- 3.1.1 A partir del análisis y la planificación urbana: una cuestión de interpretación
- 3.1.2 La “práctica descriptiva”
- 3.1.3 La lectura morfológica del área – proyecto
- 3.1.4 Cronomorfologías:  
dimensión, herramienta y representación del paisaje

#### **3.2. Nápoles: una historia al margen**

- 3.2.1 "De-lirious Nápoles": la atención a las zonas a las afueras de la ciudad
- 3.2.2 A lo largo del borde oriental de la ciudad de Nápoles: la zona del puente de la Maddalena
- 3.2.3 Lectura del área de proyecto y la construcción del mapa crono-morfológico
- 3.2.4 Notas al margen: una reescritura posible

### **CONCLUSIONES**

**PREMESSE**

*A partire da cosa si costruisce il paesaggio?*

*Dall'incertezza...*

*Dall'ingenuità...*

*Dalla paura...*

*Dall'immobilità...*

*Dalla bellezza...*

*Dalla sicurezza...*

*Dalla convenzione...o dalla regola...*

*Dal pragmatismo...*

*Dall'utopia...*

*Dall'entropia...*

*Dalla trasgressione...*

*Dal passato...*

*Dal futuro...*

*Dalla solitudine...*

*Dalla minaccia...*

*Dal recente...*

*Dalla storia...*

*E tu da dove inizi a costruire il paesaggio?<sup>1</sup>*

Apriva così il lancio del *call for papers* per la quarta edizione di EURAU, le Giornate Europee della Ricerca Architettonica e Urbana, che ha avuto luogo nel Gennaio 2008 a Madrid e ha visto come tema del dibattito i “*paesaggi culturali*”. Il convegno costituiva, inconsapevolmente, l'avvio dell'interesse verso la ricerca, che ha visto il tentativo di rispondere a questa domanda durante gli anni di dottorato e all'interno di una specificità disciplinare che vede indagare il paesaggio, nella sua nuova accezione, alla *scala intermedia* del *progetto urbano*. Superata ormai da tempo l'idea di paesaggio come contesto dell'architettura e diventato esso stesso oggetto della *modificazione* da essa indotta, esso è ormai considerato elemento trasversale alle diverse scale, fino ad avere diritto ad un proprio “statuto” anche alla scala più minuta, quella del “*terzo paesaggio*”, per dirla con Gilles Clement. Quali possono essere, dunque, i contributi teorici, le

---

<sup>1</sup> Gazapo de Aguilera D., testo scritto in occasione del lancio del call for paper per il Convegno “EURAU04, Paisajes Culturale”, ora in “Gazapo D., Lapayese C., *La construcción del paisaje...entre la interioridad y la exterioridad*”, DAPP Publicaciones Juridicas, Pamplona, 2009, p. 14

metodologie, le tecniche e gli strumenti di rappresentazione per interpretare e costruire il paesaggio alla scala intermedia del progetto urbano?

La prima questione è stata l'individuazione del tema. Introdurre oggi l'oggetto di una ricerca architettonica - all'interno di un panorama contemporaneo che può apparire così generico e confuso – correva il rischio di diventare aleatorio se non ci si proponeva come **obiettivo** quello di provare a fare un ragionamento concreto sulle relazioni tra architettura e città, fondato sull'indagine di una questione specifica. Questione attraverso cui riuscire a far procedere il discorso sulle questioni inerenti la specificità disciplinare della composizione urbana e, al contempo, individuare uno specifico campo d'indagine. All'interno della città contemporanea, l'accostamento casuale delle sue parti produce attriti spesso violenti che lasciano come prodotto degli spazi indefiniti: la ricerca vede, così, le aree di margine, come un possibile campo d'indagine da cui ripartire per la riformulazione del rapporto tra l'attività di ricerca e il momento progettuale, in quanto occasione per superare le già sperimentate relazioni città/periferia, città continua/città diffusa, individuando in esse stesse un nuovo possibile *territorio dell'architettura*. Inoltre, la possibilità di avanzare in una ricerca metodologica già avviata all'interno del dottorato di Progettazione Urbana, costituisce il tentativo di riflettere sulla natura contemporanea del *progetto di modificazione* a partire dalla pratica descrittiva di queste aree. E' importante sottolineare la specificità disciplinare in quanto alla scala più vasta dell'urbanistica già alcune ricerche in atto hanno individuato tali aree come *“una delle categorie interpretative della contemporaneità”* e come *“spazio possibile del progetto”*<sup>2</sup>. Il progetto urbano è inteso, dunque, come momento di “scambio” tra scale differenti, atto a definire la costruzione della domanda di progetto alla scala architettonica attraverso gli strumenti della *descrizione* e della sua conseguente *prescrizione*: laddove queste aree di margine consentono di ripensare le indicazioni organizzative della programmazione urbanistica, alla scala urbana vengono indagate, nell'ambito di questa tesi, per iniziare a dare un nome ai *materiali* di cui sono composte, individuando nella loro storia l'origine della loro condizione di “margine” e pensando alle indicazioni per una loro possibile messa in forma, in una figura composta con ingredienti della storia ma dal sapore contemporaneo.

La tesi si **struttura**, dunque, tentando di far emergere in maniera chiara tanto l'avanzamento della ricerca rispetto al tema stesso, quanto rispetto alle questioni teoriche più generali affrontate negli anni di dottorato. Così, ciascun capitolo è

---

<sup>2</sup> Si fa riferimento agli esiti di una ricerca PRIN del 2002 “il progetto ambientale in aree di bordo. Laboratorio internazionale sul progetto ambientale” che ha visto come responsabile il prof. Maciocco dell'Università di Sassari, da cui sono stati tratti diversi articoli e saggi. Di questi quelli più attinenti all'avanzamento della ricerca fanno riferimento al lavoro dell'Unità di ricerca del Politecnico di Milano (resp. Prof. M.C. Treu)

organizzato in maniera tale da prestarsi a più livelli di lettura: un primo, che tenta sempre di legare la specificità del tema trattato a riflessioni più generali (la città contemporanea, le aree tra la città e il mare, le pratiche descrittive del territorio, gli approcci teorico-progettuali); un secondo che cerca di affrontare in maniera scientifica il tema di ricerca (individuazione e attualità delle aree di margine, specificazione all'interno della disciplina, necessità/urgenza della loro trattazione all'interno dei territori che abitiamo); un terzo livello legato alla divulgazione di esempi e casi-studio, individuati non tanto per riproporne la soluzione, quanto per stabilire una chiave di lettura da cui emerga la complessità, ma anche la possibilità del lavoro di riconfigurazione di queste aree, e le potenzialità che possono assumere in riferimento a larghe porzioni di territorio.

La prima parte della tesi esplora il **campo della ricerca**, tentando di capire all'interno di quale idea di città e di quale tipo di spazialità è possibile individuare e riconoscere le aree di margine. Partendo dall'assunto che la città abbia come suo proprio carattere quello dell'espansione, Cacciari afferma che la città tende sempre a "de-lirare" (uscire fuori dalla "lira", andare oltre i confini): se sul finire del secolo scorso si era passati dal concetto di metropoli a quello di megalopoli, oggi si assiste sempre più a una tendenza in cui la città, crescendo, si disperde, fino ad arrivare a perdere la sua identità. Il tentativo è quello di dimostrare, invece, che sebbene la città cresca, portando alla progressiva scomparsa della differenza tra le parti e alla nascita di un nuovo tipo di spazialità, si possa ancora prestare attenzione alla fisicità dell'architettura, individuando i caratteri e rivelando le possibili identità dei luoghi esterni ai nuclei consolidati. La ripresa della questione ha abbandonato l'idea che parlare di margini significhi farli equivalere ai "confini", ma che anzi nuovi limiti si configurano oggi "tagliando fuori" questi nuovi tipi di spazi, non più confondibili con elementi lineari, ma individuabili e distinguibili come superfici. Il tentativo di definire in chiave architettonica termini spesso confusi – limite, bordo, confine, margine – si esplicita nella costruzione di un piccolo vocabolario in cui alle parole si fanno corrispondere le immagini di alcuni progetti, che mostrano il significato in chiave architettonica di questi concetti. La questione dell'individuazione del tema si accompagna al caso studio del "Marginal" della città di Porto, uno spazio in cui è possibile riscontrare una continuità di queste figure, ma attraverso l'eterogeneità dei progetti individuati come espressione delle diverse forme di "fare margine".

La seconda parte si concentra sulla **specificazione della questione**, tenta di tracciare analogie e porre in relazione diverse declinazioni di alcuni termini collegati alla parola "margine" in ambito urbano: periferia geografica/periferia della storia, buffer zones, zona tampone, frangia urbana. A partire da questi

caratteri, si individuano le aree retro portuali come una delle possibili “specie” di margini, ma con un ruolo ancora tutto da definire per quelle città portuali che, anche quando non vedono la dismissione o la delocalizzazione dell’infrastruttura, tuttavia necessitano la ricucitura con un porto che va cambiando sempre più la sua organizzazione e la sua forma. Come per il primo capitolo, anche qui le questioni poste riguardo le aree tra la città e il mare si esplicitano nel riferimento ad un caso pratico, quello di Marsiglia. Il confronto tra i progetti per l’area portuale degli anni ’90 e il progetto in via di realizzazione per Euromediterranée, consentono la messa a fuoco di alcune questioni: da un lato, la risoluzione compositiva dell’accostamento della parte infrastrutturale alla parte urbana, secondo differenti logiche e modalità negli anni ’90, dall’altra la nuova consapevolezza dell’esistenza di quella che viene definita oggi “*frangia urbana-portuaria*” e la differente modalità di approccio nei confronti di questo spazio che viene riconosciuto come uno spazio “altro”. L’approccio ribalta la questione del waterfront dal “piano verticale” al “piano orizzontale”, una “distanza” non più di pertinenza esclusiva o del porto o del tessuto urbano, ma con una specificità tale da poter essere addirittura considerata come una “*città nella città*”.

La terza parte porta avanti le ipotesi di lettura e riscrittura del caso napoletano svolte all’interno del dottorato, affiancandole ai contributi che si stanno sviluppando all’interno delle ricerche della scuola madrilena nel Gruppo di Investigazione “Paesaggi Culturali”<sup>3</sup>. La **sperimentazione** consente l’arricchimento di una pratica descrittiva che vede come finalità ultima la costruzione di nuovi paesaggi e utilizza come strumento la costruzione di mappe a più livelli di lettura. “*Vedere rovine, immaginare figure, costruire paesaggi*”<sup>4</sup> costituiscono le fasi volte alla ricerca di quelle relazioni fra le cose capaci di orientare le operazioni che si compiono, individuando nel loro carattere figurale la natura stessa della struttura progettuale. L’idea di un paesaggio come ente in continua evoluzione, attraversato da diversi “tempi”, porta all’esplicitazione delle compresenze temporali all’interno delle mappe elaborate. La cronomorfologia esplicita il grado intrinseco di connessione delle relazioni temporali e spaziali.

---

<sup>3</sup> Si fa riferimento alla fase di ricerca effettuata presso la ETSAM di Madrid, in particolare all’interno del Dottorato associato all’itinerario di ricerca in Proyectos Arquitectonicos Avanzados, che ha visto la partecipazione al Laboratorio Gran Escala y Paisaje diretto da Dario Gazapo e alle attività di ricerca che si portano avanti all’interno del “Grupo de Investigación Paisaje Cultural”.

<sup>4</sup> Spirito F. in Ferrara F., Scala P. (a cura di) Ferrara F., Scala P. (a cura di), “*Il sopralluogo*” collana “I materiali di ricerca” diretta da F.Spirito, CUEN, Napoli, 2006

Obiettivo è la formulazione della domanda di progetto che si esplicita nell'elaborazione di una mappa, in cui "pezzi" appartenenti a diversi tempi restituiscono la complessità di una realtà in cui il "non-contemporaneo" (il passato) è chiamato in gioco per l'individuazione di una figura urbana "contemporanea" (simultanea)<sup>5</sup>. L'enunciazione dei temi di progetto e la loro formalizzazione costituiscono l'atto fondante per la definizione di un disegno che precede e organizza il lavoro progettuale delle fasi successive. La finalità di tale tipo di sperimentazione è duplice: da un lato, conduce per induzione alla verifica e allo sviluppo del tema di ricerca, dall'altro tenta di capire in che modo la composizione urbana possa apportare qualità all'interno degli strumenti di pianificazione e attuazione del progetto.

---

<sup>5</sup> Cfr. Bloch E., *"Eredità del nostro tempo"*, il Saggiatore, Milano, 1992



# Aree di margine e città contemporanea

## Áreas de margen y ciudad contemporanea

### 1.1 “De-liri” urbani: idee di città e nuovi tipi di spazialità

“Delirios” urbanos: ideas de ciudad y nuevos tipos de espacialidad

#### 1.1.1 Spazialità liquida VS città liquida

Espacio líquido VS Ciudad Líquida

#### 1.1.2 Aree di margine: gli spazi della “varietas” e della “différance”

Áreas de margen: los espacios de la “variedad” y de la “différance”

### 1.2 L’individuazione delle aree di margine nella città contemporanea: “piccolo vocabolario del margine”

La identificación de las áreas de margen en la ciudad contemporánea:  
un “pequeño vocabulario”

#### 1.2.1 Da linea a superficie: limite, bordo, confine, margine

De línea a superficie: límite, borde, frontera, margen

#### 1.2.2 Da Sfondo a Figura: interstizio VS margine

De fondo a figura: intersticio VS margine

### 1.3 Il “Marginal” della città di Porto: scala e misura del margine

El “Marginal” de la ciudad de Porto: escala y medida del margen

#### 1.3.1 Sul margine: trasformazioni d’uso e significato del “Marginal” in rapporto all’evoluzione della città metropolitana di Porto

En el margen: transformación y usos del “marginal” en relación a la evolución de la ciudad de Porto

#### 1.3.2 “Fare margine”? Le forme dello spazio pubblico del “Marginal”

¿“Marginar”? Las formas del espacio público del “Marginal”.

# 1. ÁREAS de MARGEN y CIUDAD CONTEMPORÁNEA

## 1.1 “Delirios” urbanos: ideas de ciudad y nuevos tipos de espacialidad

1.1.1 Espacio líquido VS Ciudad Líquida

1.1.2 Áreas de margen: los espacios de la “variedad” y de la “différance”

El primer capítulo de la tesis se propone enfocar el campo en el que se mueve la investigación, tratando de comprender en qué idea de ciudad y en qué tipo de espacialidad se pueden identificar y reconocer las áreas de margen. Suponiendo que la ciudad tiene su propio carácter como el de la expansión, Cacciari dijo que la ciudad tiende a "des-lirare" (salir de la "lira", ir más allá de los límites): si al final del siglo XX se había pasado del concepto de una metrópolis a megalópolis, hoy en día estamos siendo testigos de una tendencia creciente en que la ciudad, creciendo, se dispersa hasta llegar a perder su identidad - como en la "ciudad genérica" de Koolhaas - o incluso su propia materialidad, como la "ciudad líquida" propuesta por Novak. Todas estas son ideas de la ciudad donde la construcción de la arquitectura misma se está convirtiendo en un hecho ligado a la conceptualización abstracta de una posible "no ciudad".

El intento es demostrar, sin embargo, que aunque la ciudad crezca, llegando a "la desaparición gradual de la diferencia entre las partes y al surgimiento de un espacio líquido", " las partes" se vuelven en "objetos flotantes en un fluido continuo " (Anselmi). Con esto quiero decir que todavía se pueden identificar los caracteres (y revelar sus posible identidad) en aquellos espacios aislados del núcleo sólido urbano, aquellos que olvidados de la expansión - a las afueras de las fronteras de la ciudad y antes de su dispersión - pueden encontrar a través del diseño urbano y arquitectónico, la memoria de los lugares y la caracterización de sus partes. Eso se debe a que la ciudad contemporánea es todavía *"cuestión de cosas y el proyecto urbano tiene que pelear por este reconocimiento, por hacer de esas cosas urbanas también la materia de su propio trabajo y el contenido de su propuestas"* (M. de Solá Morales). La investigación identifica las áreas de margen como un posible campo de investigación. A partir de la reformulación de la relación entre el tiempo de investigación y del diseño, se puede encontrar una oportunidad para superar las relaciones que se probaron como ciudad/suburbios, ciudad continua/expansión urbana, encontrando en ellas un nuevo "territorio de la arquitectura" y los "materiales" para una propuesta urbana.

## 1.2 La identificación de las áreas de margen en la ciudad contemporánea: un pequeño vocabulario

1.2.1 De línea a superficie: límite, borde, frontera, margen

1.2.2 De fondo a figura: intersticio VS margine

Aquí vamos a aclarar el carácter de los espacios que son objetos de investigación. Durante mucho tiempo el punto de vista sobre los márgenes urbanos era el de la percepción lynchiana según la cual *"los márgenes son elementos lineales que no están considerados como caminos por el observador. Son los límites entre dos fases diferentes, interrupciones lineales de continuidad: costas, vías férreas, los márgenes del desarrollo del edificio, las paredes. Pueden ser barreras, más o menos penetrables, que dividen un área en la otra, o pueden ser líneas de sutura en las que las dos áreas están relacionadas y unidas entre sí."* (K. Lynch, La Imagen de la ciudad). Con la recuperación de la cuestión del margen, ha desaparecido su equivalencia a hablar de "fronteras". Al contrario, es precisamente el momento en que la ciudad, habiendo eliminado los límites contruidos (las murallas) que separaban la ciudad de campos - empieza a generar la idea de un espacio existente entre dos sistemas diferentes. Incluso cuando ya no es tan evidente, como en el caso de las murallas antiguas, nuevos tipos de límites se configuran hoy como las barreras y fronteras que dejan estos nuevos tipos de espacios fuera de las partes de la ciudad consolidada. Esos no se deben confundir con elementos lineales, pero son detectables y distinguibles como "superficies".

A menudo nos referimos a ellos como espacios de "in-between", lo que conduce a una clasificación general en la que se incluyen elementos residuales de varias clases: el carácter diferencial del "margen" es el de ser "margen de" una parte, antes de ser algo "entre" varias partes. Ese carácter distingue al intersticio y conduce a su interpretación diferente y su propia reconfiguración. De hecho, el primero puede tener la dimensión más pequeña y manifestarse en una parte definida y determinada de la ciudad; aquí el margen se encuentra fuera de las partes y tiene una condición más similar a lo que Koolhaas llama *"liminal"*, entendido como *"el tiempo y el espacio entre un estado de significado y acción y otro. Es cuando el iniciado no es ni lo que era o lo que será."* Entonces, es posible que los intersticios de la ciudad contemporánea puedan constituir el "fondo" sobre el cual las diferentes partes de la ciudad están dispuestas, mientras que el "margen" se manifiesta solo en relación con cada parte a la cual se acerca y - deseando tener una autonomía - puede llegar a asumir su propia "imagen", que se deriva o no, de las partes de la ciudad a las cuales se remite. Cada uno de los

términos – limite, borde, frontera, margen – está explicado en esa parte por un proyecto que enseña su significado en el campo de la arquitectura: esos proyectos nos ayudan a definir que un límite que se muestra como barrera puede ser diseñado como un “trozo” urbano, una frontera puede ser entendida como una arquitectura y un área de margen como una plataforma urbana en la cual encontrar nuevas relaciones por las diferentes notas al margen que existen ya.

### **1.3 El “Marginal” de la ciudad de Porto: escala y medida del margen**

1.3.1 En el margen: transformación y usos del “marginal” en relación a la evolución de la ciudad de Porto

1.3.2 ¿“Marginar”? Las formas del espacio público del “Marginal”.

El caso de algunas municipalidades de la ciudad metropolitana de Porto (Oporto, Matosinhos y Vila Nova de Gaia) es particularmente importante, no tanto por la identificación de algunas referencias de diseño posible, sino como una explicación práctica de algunas cuestiones planteadas en el primer capítulo. A través de la lectura de la cartografía de Porto se explica la cuestión de fondo/figura, recuperada por Colin Rowe. La identificación de una negativa de la ciudad, hecha por muchos y pequeños vacíos urbanos, se puede leer en la lógica de un posible "fondo", del cual se destacan los llenos de los edificios. Por lo contrario, aunque parte de la ciudad no construida, el Marginal de Porto puede ser entendido como una “figura” por razones de ubicación geográfica y las relaciones que establece entre los rasgos diferentes. Es posible la construcción de un espacio que puede existir entre la ciudad y el agua. La diferente medida de esta distancia lleva a la reflexión sobre los diferentes tipos de relación (y por lo tanto de proyectos) entre el final de un lado y el comienzo del otro.

En el caso de Porto, esas no son sólo partes urbanas, sino también "partes geográficas" (mar, ríos, topografía): la “distancia” los pone en relación con los proyectos de la línea, del borde, de la superficie. En portugués, la palabra "Marginal" significa literalmente “el camino que bordea la superficie del agua” y, en el lenguaje común, coincide más o menos con el concepto de costa; pero, sin embargo, los proyectos de nuevo desarrollo no toman en cuenta sólo la costa, sino también - según las circunstancias y las condiciones históricas y geográficas – suponen que esta línea puede aumentar en espesor, hasta dejar ser una línea y llegar a ser una superficie para la conexión entre el mar y la ciudad. Estos

caracteres no están establecidos por una precisa planificación estratégica, sino por el deseo de devolver a la comunidad todo el espacio público posible. Incluso la continuidad entre los distintos proyectos es el resultado de una proximidad espacial espontánea, más que una acción de programa.

El análisis de estos proyectos lleva a una primera reflexión sobre las técnicas de composición urbana. El estudio muestra claramente que no todo lo que "margina" la ciudad al mar, puede ser entendido como "margen". Hay, por ejemplo, el proyecto del límite a través del rediseño de su propia línea **(MARGINAL do DOURO entre Alfandega e Passeio Alegre)**, como puede ser diseñar un recorrido encima de un muro o replantear una carretera en su propia sección. Así existen algunos rasgos de " Faixa marginal ", donde la identificación de una medida diferente lleva al proyecto de un borde entendido como un dispositivo independiente entre la ciudad y el mar **(Marginal de Matosinhos Sul y de Leça da Palmeira)**. Finalmente, hay áreas de margen en las cuales la conciencia de combinación de diferentes superficies crea un diseño lógico diferente, hecho por planos en los que se superponen los elementos existentes y de proyecto **(Área del Passeio Atlantico entre Porto y Matosinhos Sul)**.

# 1. AREE di MARGINE e CITTA' CONTEMPORANEA

## 1.1 “De-liri” urbani: idee di città e nuovi tipi di spazialità

*“Io mi sento dunque attratto dai margini con un senso di urgenza, sapendo che domani potrebbero non esistere più – non solo diffusi, ma davvero e definitivamente scomparsi”*

(Charles Pratt , “The edge of the city”)<sup>6</sup>

Il primo capitolo della tesi intende indagare il campo in cui si muove la ricerca, tentando di capire all'interno di quale idea di città e di quale tipo di spazialità è possibile individuare e riconoscere le aree di margine. La loro lettura vuole essere un modo per avviare, da un lato, una riflessione più generale sulle logiche insediative dei luoghi contemporanei - quelli che ancora sembrano sfuggire ad una “ratio” precisa di organizzazione spaziale - e dall'altro individuare alcuni dei più attuali temi di progetto per una loro possibile riconfigurazione.

*“L’atlante ha questa qualità: rivela la forma delle città che ancora non hanno una forma né un nome”*

Laddove Calvino terminava il suo atlante delle città invisibili, ponendo l'accento sull'innumerabile quantità di elementi interni al repertorio morfologico, individuando però nell'assenza di forme l'indizio di una dissoluzione delle città<sup>7</sup>, Perulli nel suo saggio “*Visioni di città*” comincia una ricerca sulla nuova maniera di produzione di forme all'interno della città contemporanea, in cui è riaffermata la sua natura distintiva e la sua capacità di prendere forme – a volte del tutto singolari – di alcuni suoi spazi di più recente formazione e di meno facile classificazione, quali possono essere definiti le aree oggetto di questa ricerca. Una città che produce forme anche se non ha una propria forma e in cui le logiche oppostive “dentro/fuori”, “inclusione/esclusione”, “centro/estrità”,

---

<sup>6</sup> Pratt C., “*The edge of the city. Words and Photographs by Charles Pratt, New York 1954-1969.*”, Nazraeli Press, Portland, 1998

<sup>7</sup> “Il catalogo delle forme è sterminato: finché ogni forma non avrà trovato la sua città, nuove città continueranno a nascere. Dove le forme esauriscono le loro variazioni e si disfano, comincia la fine delle città” (Calvino I., “*Le città invisibili*”, Einaudi 1993, p.40)

costituiscono la nuova maniera di guardare a questi spazi, invitando a riflettere sulla transcalarità di questo tipo di relazioni e fondando su di esse la costruzione di nuovi scenari<sup>8</sup>. La città non si disperde, dunque, secondo le logiche di una città infinita ma ciononostante continua a crescere, riaffermando il bisogno di una specifica identità e morfologia di alcune sue parti. Partendo dall'assunto che la città abbia come suo proprio carattere quello dell'espansione, Cacciari afferma che la città tende sempre a *"de-lirare"* (uscire fuori dalla *"lira"*, andare oltre i confini):

*"Non c'è civitas che non sia augescens, che non si dilati, che non deliri (la lira è il solco, segno che delimitava la città, delirio vuol dire uscire dalla lira, andare oltre i confini della città)"*<sup>9</sup>

Numerosi e di diversa natura sono oggi i limiti della città contemporanea, città che, valicati da un pezzo i confini delle antiche mura, è in continua crescita: ed è in questa volontà di crescita che Perulli individua la sua radice come *"mobile"*. La città esce fuori dai suoi confini tradizionali per muovere verso altre tipologie insediative e nel fare questo percorre una distanza: uscita fuori le sue porte, ovviamente non si ferma sull'uscio ma continua ad *"andare"* per raggiungere altri punti del territorio. Nel compiere questa operazione lascia dietro di sé una distanza, di diversa misura, che, una volta dimenticata, resta lì come zona di passaggio non ben definita, oltre il confine della città consolidata. E camminando in questi luoghi, per muoverci da una parte all'altra, si ha spesso la sensazione che:

*"La città è uniforme soltanto in apparenza come soglia, il confine passa attraverso le strade; un nuovo territorio ha inizio come un passo nel vuoto, come se si inciampasse in un gradino di cui non ci si è accorti"*<sup>10</sup>

---

8 *"Il mondo ha sempre bisogno di opposti, si regge su opposizioni. (...) ogni spazio diviso in fronte e retro (da quello domestico a quello globale), tra una scena da mettere in mostra e un retroscena da nascondere, tra regioni centrali e regioni periferiche, tra nord e sud del mondo. Così le opposizioni tra il centro e il bordo, che è il limite estremo di un mondo. Anche tra le cose più distanti, tra il centro e l'estremo remoto, vi è una relazione essenziale. Anzi, come ha mostrato Simmel, "anche se per via insolita e molto indiretta, l'esser fuori è una forma dell'esser dentro". Questa forma è chiamata da Simmel l'avventura."* (Perulli M., *"Visioni di città, nuove forme dell'ordinamento spaziale"*, Einaudi 2009)

<sup>9</sup> Cacciari M., *Introduzione* a Perulli P. e Vegetti M. (a cura di), *La città. Note per un lessico socio-filosofico*, Accademia di Architettura di Mendrisio, 2004.

<sup>10</sup> Benjamin W., *"Parigi, capitale del XIX secolo. I "passages" di Parigi"*, Einaudi, Milano, pag. 136

Molti hanno insistito sulla forza che questi spazi hanno di renderci consapevoli della fine di un sistema e dell'inizio di un nuovo territorio, insistendo sul loro potenziale "percettivo" o "psicologico": quello che però qui ci interessa è il comprendere quali siano le condizioni al contorno che ci permettono di poterli individuare come oggetto di una ricerca di composizione urbana, che tenti di leggere i loro caratteri morfologici per poter eventualmente individuare il loro potenziale di trasformazione in un elemento proprio della città che cresce.

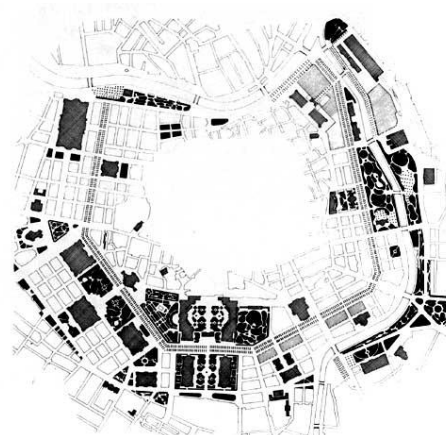
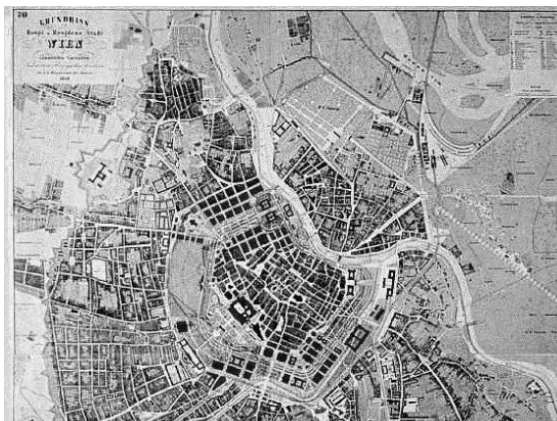
La consapevolezza dell'esistenza di alcuni margini della città che vengono riscoperti come spazi e luoghi possibili del progetto è, inoltre, il punto di arrivo di un processo di trasformazione di un segno che accompagna l'evoluzione della forma urbis: la trasformazione del segno di confine delle città. Al delinearsi dell'abbattimento dei limiti fisici che separavano in passato le città dal loro intorno, segue man mano la loro espansione attraverso nuove costruzioni e/o aggregazione di borghi "extra-moenia" preesistenti. Nella logica dell'ampliamento delle mura, laddove il confine assumeva il carattere di "frontiera" che avanzava man mano con la crescita della città, le aree precedentemente fuori le mura venivano riadattate nella logica di un loro inevitabile riassorbimento. Quando invece l'abbattimento delle vecchie mura non presuppone più la costruzione di un loro nuovo tracciato, il mancato ridisegno dello spazio immediatamente a ridosso delle mura e delle sue fortificazioni, comporta il sorgere di alcuni spazi che si venivano a trovare "fra" la parte di città che sarà poi definita "antica" o "storica" e le annessioni successive:

*"Il concetto di margine urbano emerge quando perdono significato i concetti di confine e di limite, fisico, della città.*

*La maggior parte delle città europee ha vissuto questo passaggio quando le mura, dopo il deprimersi dei rischi di invasione, fanno posto ad altre funzioni. Nell'Ottocento la città abbandona la forma disegnata dalle mura e dalle infrastrutture erette per esigenze di difesa (o di controllo) e fa irrompere nel corpo delle città nuovi elementi urbani. Dall'abbattimento delle mura, che avviene prevalentemente in un arco temporale di 70 anni, tra il 1860 e il 1930 (Zucconi, 2001), il problema smette di essere un problema di confini e comincia a diventare un problema di margini: "l'Ottocento comincia a rimescolare le delimitazioni tradizionali. Prima di allora la città costituiva un mondo a sé, che la caduta del limite mette drammaticamente di fronte alla propria diversità. [...] L'attenuarsi dei confini tra città e contado si accompagna al generale collasso dei*



*vincoli feudali e militari che limitavano la mobilità di persone e di merci. Prima a Parigi, poi a Praga, coinvolgerà vecchie divisioni, ordinamenti e, con essi, il manufatto simbolo dell'antico assetto: le mura" (Zucconi, 2001, p. 20). Le trasformazioni urbanistiche delle zone prima occupate dalle mura e dai sistemi difensivi, a Vienna con la creazione dei Ring, a Parigi con i boulevard e i grand travaux haussmanniani, a Barcellona con le Rondes, a Milano come a Timisoara, aprono la città al territorio oltre i manufatti difensivi. (Gambi, Bozzoli, 1982; Mioni, 1999; Zucconi, 2001; Bretoni, 2003; Calabi, 2004). Le città abbandonano le mura, confini e limiti ben precisi che definivano regimi e responsabilità e che consentivano di controllare ciò che avveniva al suo interno, e aprono al territorio.(...) Il momento storico dell'abbattimento delle mura non coincide necessariamente con quello del passaggio dal concetto di confine e di limite a quello di margine (...) Il passaggio è graduale, le città si avviano , dapprima inavvertitamente poi con sempre maggiore consapevolezza, ad avere a che fare con i margini urbani, un concetto meno preciso, anche morfologicamente, del confine" <sup>11</sup>*



Vienna, interventi per il Ring

Non sempre, dunque, l'eliminazione di un confine significa la nascita spontanea di un'area di margine propriamente intesa: quando progettate, le aree di bordo della città assumono sin da subito un valore e un ruolo all'interno dell'espansione. La città ottocentesca aveva risposto al problema con la configurazione di spazi pubblici disposti ad anello intorno alla città storica, riprendendo spesso il tracciato delle antiche mura, in maniera da appianare la dicotomia campagna-città e allo stesso tempo evitare una forte conurbazione: si pensi al Ring di Vienna o alla successiva origine del concetto di green-belt in area

<sup>11</sup> Palazzo D., "5+1 strategie per i margini" in Treu, Palazzi (a cura di) , "Margini. Descrizioni, strategie, progetti.", Alinea Editrice, p. 167

britannica. La progettazione di queste aree diventa, dunque, per la città ottocentesca uno strumento per il controllo della dimensione, oltre che della forma della città. Nella realtà in cui versano le nostre città, invece, l'individuazione e la misura di queste "pause" all'interno del tessuto è resa molto più complessa dalla forte espansione urbana che, in molti casi, le allontana sempre più dal centro cittadino tradizionalmente inteso: quello che qui ci preme è però rilevare in primo luogo la loro esistenza in relazione a elementi di limite (che in diversa forma e natura non possono non essere presenti all'interno di un territorio), verificare la loro condizione di tangenza con le parti della città consolidata e individuare la loro differente natura spaziale. L'urgenza della riconfigurazione di queste aree si pone, dunque, all'interno di una contemporaneità in cui le città hanno visto il susseguirsi e il sovrapporsi di logiche altre: tentativo del prossimo passaggio sarà quello di mettere a fuoco l'idea di città alla quale facciamo riferimento quando parliamo di "margini" e la particolare logica spaziale che presiede alla formazione di questi spazi.



New York city, margine di Manhattan sul West Side



Barcellona, area di margine del Forum 2004

### 1.1.1 Spazialità liquida VS città liquida.

Nella continua volontà di crescita delle città, Secchi individua le “due angosce” entro le quali l’idea di città è stata racchiusa nel XX secolo e lo è forse tuttora: la perdita di misura o la completa dissoluzione dell’idea di città. La prima vede nel passaggio dal concetto di metropoli a quello di megalopoli, la perdita di una misura che ne permetta una conoscenza e interpretazione adeguate alla sua possibile trasformazione; la seconda vede la città dissolversi in forme di insediamento disperse, tra le quali si legge il timore di un possibile vanificarsi dello stesso concetto di città. Il tema proposto non può prescindere da alcune considerazioni in merito, in quanto le aree di margine iniziano a comparire nel territorio proprio quando la città “de-lira” e si avvia verso la sua “dispersione”: dopo il confine, prima dello “sprawl”.

Nella città che si disperde Rem Koolhaas individua i caratteri della Città Generica, una città in cui l’identità recalcitra di fronte all’espansione perché *“nella misura in cui l’identità deriva dalla sostanza fisica, dalla storia, dal contesto, dal reale, non riusciamo a immaginare che qualcosa di contemporaneo (di fatto da noi) possa contribuire a costituirla”*. E spesso al “fatto da noi” si fanno corrispondere solo le nuovissime tecnologie, in grado di farci guardare alla città non più solo come ad un “artefatto urbano”, quanto a una “cassa di velocità”, una relazione immateriale di movimenti e flussi che tendono a far scomparire non solo l’identità di una città ma la sua stessa materia. E’ questa l’idea che nasce dall’architettura liquida teorizzata da Novak, un termine che *“si riferisce al presentarsi dell’opposizione fra fissità e variabilità”*, un’architettura smaterializzata *“che non si accontenta più solo dello spazio, della forma e della luce, e di tutti gli aspetti del mondo reale. E’ un’architettura di relazioni mutevoli tra elementi astratti”*. Ci troviamo in questo momento dinanzi a quello che Felix Duque ha definito come un *“monstruum mirabile”* che *“iniziamo a chiamare convenzionalmente Non-città, la anti-città della distanza che sopprime le distanze (...) Mépolis si nutre delle differenze, delle distonie e distopie delle distinte città, e si fortifica e consolida per mezzo di esse (...) E’ il risultato di una rivoluzione tecnologica la cui prima e più straordinaria caratteristica è la negazione di quello che costituiva la base formale delle città: la geografia e la storia, lo spazio e il tempo, che la città – ora in chiaro pericolo di estinzione – si incaricava di articolare.”*

Eppure, anche dinanzi a questa paura, all’interno delle stesse provocazioni lanciate con le teorizzazioni di questa città immateriale, è possibile ancora

ricordare che la costruzione fisica dell'architettura si rende necessaria per l'evoluzione della città. Anche nell'era della sua dispersione. Il tentativo è quello di dimostrare, infatti, che sebbene la città cresca, si possano ancora individuare i caratteri e rivelare le possibili identità degli spazi tagliati fuori dai nuclei consolidati e dimenticati dall'espansione urbana, potendo questi ritrovare nella scala del progetto urbano l'attenzione alla fisicità dell'architettura, alla memoria dei luoghi, alla caratterizzazione delle sue parti. Per ritrovare la proprie forme all'interno della sue diverse geografie, delle sue storie, dei suoi spazi e dei suoi tempi.

In riferimento alla formazione delle aree oggetto di ricerca rispetto ai fenomeni evolucionistici delle città, si può riscontrare ancora una volta in Secchi una lucida osservazione. *“Vorrei descrivere il mutamento”*: la questione del cambiamento delle città viene relazionata sì con quello più generico della società contemporanea, ma mantiene tuttavia un legame solido con la realtà fisica dell'ambiente urbano che aiuta nell'individuazione degli spazi possibili del progetto. Tra alcuni di questi “mutamenti” che individuava, già all'inizio degli anni '80, coglie la dissoluzione dell'opposizione tra città e campagna, tra centro e periferia, la formazione di quelle “periferie interne” (di cui aveva parlato anche Aymonino), la più complessa eterogeneità del paesaggio urbano, costituito allora come ora da periferie metropolitane e campagne urbanizzate. Ed è proprio all'interno di questa enorme complessità che l'urbanista seleziona una relazione che definisce semplice, ma all'interno della quale riconoscere una prima approssimazione al carattere delle aree di cui si tratta: *“distinguere realisticamente ciò che nella città e nel territorio è “duro”, da ciò che è “malleabile”, modificabile nelle sue proprietà, nel suo assetto fisico, nelle sue funzioni, nei rapporti con gli altri oggetti, nel suo senso complessivo”*. Per questo a livello urbano, la sua ricerca sull' “architettura come modificazione” punta al riconoscimento delle aree intermedie e degli interstizi come spazi della modificazione possibile, e individua nella commessura tra le “parti dure”, nella reinterpretazione delle “parti malleabili” e nelle nuove legature – “coaguli fisici, funzionali e sociali” - tra le une e le altre la strategia d'intervento di un metodo di progettazione diverso. Per quanto legata ancora ad un'idea legata alla città costituita “per parti”, questa riflessione aiuta tanto a riaffermare l'idea di una città costruita per fatti materiali, che quindi esula da quella “liquidità” e “immaterialità” di cui sopra, quanto nella consapevolezza che possano esistere componenti urbani di una natura diversa rispetto alle tradizionali “parti dure”, cui preferiamo riferirci come aree della città consolidata e suscettibili a criteri di modificazione diversi da quelli che si intendono trattare. Sono invece le aree

definite “malleabili”, quelle che possono rappresentare nel nostro caso il tessuto connettivo della città e al tempo stesso proporsi volutamente come margini di parti urbane già definite.

La loro malleabilità è forse diretta conseguenza della loro differente natura spaziale, una **“spazialità liquida”** che, questa volta nel suo esistere fisico, viene riconosciuta come differente “fase” presente ai bordi della città compatta:

*“La stessa megalopoli, nella sua interpretazione, manteneva tuttavia dei tratti gerarchici, delle direzioni e dei punti di aggregazione intorno ai quali la forma della città prendeva, in qualche modo, senso; essa poteva essere concepita come un insieme policentrico e pluridirezionale di tracciati e di tessuti urbani. Questo senso, sia pur dilatato, della “differenza tra le parti”, scompare nella attuale configurazione degli aggregati urbani: essa si scioglie in una spazialità liquida tendente ad omologare “le parti” ed a renderle “oggetti” galleggianti in un fluido continuo”.<sup>12</sup>*

Anselmi riconosce qui uno stato dello spazio urbano quanto mai appropriato per il ragionamento che si sta tentando di portare avanti sulle aree di margine come spazi speciali della città contemporanea: pur riconoscendo, infatti, l’esistenza di una logica di una città fatta per “parti”, così come affermato dalla generazione italiana degli anni ’60, si afferma che queste parti tendono oggi a “diluirsi” a causa di una sopraggiunta spazialità che penetra all’interno della struttura urbana preesistente, modificando in parte la sua morfologia, senza tuttavia trovarne una propria. E sono soprattutto i bordi di queste parti a risentirne, laddove il tessuto urbano comincia a sgretolarsi e a fluttuare nello spazio esterno alla sua parte:

*“La città in espansione è un organismo liquido in continua trasformazione in cui i margini e i bordi sono parte integrante della struttura urbana: essi si differenziano in rapporto ai fattori naturali, ai caratteri e alla dimensione di scala, ai confini amministrativi, al loro stato giuridico, ai costumi e alle relazioni tra le comunità a cui appartengono. D’altra parte la città è uniforme soltanto in apparenza. Persino il suo nome assume suoni differenti nei diversi quartieri e, in nessun luogo, se non nei sogni, il fenomeno del confine può essere esperito in forma così originale come nelle città. Conoscerlo significa riconoscere gli ambienti che, spartendo i confini, corrono paralleli ai cavalcavia, attraversano caseggiati e*

---

<sup>12</sup> Anselmi A., *“La galassia urbana e il primato dell’architettura”* in Area n. 26, maggio-giugno 1996

*parchi e lambiscono le rive dei fiumi: significa conoscere le partizioni del paesaggio del territorio urbano.”<sup>13</sup>*

Le singole parti cominciano così a “smarginare” e i suoi elementi, non relazionati tra loro e con un intorno che non riconoscono come proprio, fanno sì che la città assuma i caratteri propri della contemporaneità: discontinuità, eterogeneità, frammentazione.

---

<sup>13</sup> Treu M.C., *“Margini e bordi nella città in estensione”* in Treu, Palazzi (a cura di), *“Margini. Descrizioni, strategie, progetti.”*, Alinea Editrice, Firenze, p. 24

### 1.1.2 Aree di margine: gli spazi della “*varietas*” e della “*différance*”.

I caratteri eterogenei e discontinui della città contemporanea, specialmente quando comparati con quelli della città storica, possono condurre alla determinazione che i suoi elementi non contribuiscano a darle identità, ma che anzi comportino una perdita di valori. Rem Koolhaas, citando lo scrittore russo Maksim Gor'kij, parla di “noia variegata”:

*“La varietà non può essere noiosa. Ma l’infinita varietà della Città Generica si avvicina, per lo meno, a rendere normale la varietà: banalizzata, in un ribaltamento di ciò che ci si aspetta, è la ripetizione che è diventata inconsueta, e quindi, potenzialmente audace, esilarante.”<sup>14</sup>*

Tuttavia, laddove Koolhaas riscontra nella ripetizione, intesa come banalizzazione della varietà, il punto di partenza per la riconfigurazione di una città che segua il suo corso verso la genericità, che si ripete nella realtà globalizzata contemporanea con dei motivi ricorrenti (le ormai note “songlines”<sup>15</sup>), molti si soffermano sul valore della varietà, intesa come luogo delle differenze: Cacciari nel suo scritto “la città” afferma che è nella “*varietas*” che va ricercato l’operatore progettuale per la costruzione di una nuova bellezza. E’ la compresenza di una **molteplicità di caratteri**, infatti, a dar luogo all’identità di molti dei nostri spazi, il cui carattere spesso è dato proprio dalla molteplicità delle differenze insite in essi:

*“La differenza (...) è l’apporto originale che oltre la sensibilità dell’artista raccoglie i toni sussurrati e civili della tradizione, delle storie, dei luoghi, dell’esperienza tecnica, delle sollecitazioni poetiche, dell’unicità di ogni cantiere, per giungere a manifestare quell’essenza che si tramuta poi nella differenza qualitativa”<sup>16</sup>*

E Manuel de Solà Morales ritorna sul concetto di “ricchezza” delle differenze per la reinvenzione di un nuovo catalogo di spazi a partire dalle forme urbane che l’architettura attuale produce freneticamente “*sebbene senza nome*”:

*“La città contemporanea non è ogni giorno più brutta: è ogni giorno più ricca. La perdita di immaginazione che tanto si lamenta, chissà non sia una limitazione oggettiva, quanto piuttosto conseguenza di un grande difetto di informazione. Se*

---

<sup>14</sup> Koolhaas R., “La città generica” in Koolhaas R., “Junkspace”, Quodlibet 2006, p. 54

<sup>15</sup> Cfr. Koolhaas R., “Singapore Songlines. Ritratto di una metropoli Potemkin...o trent’anni di tabula rasa”, Quodlibet 2010.

<sup>16</sup> Zermani P., “L’architettura delle differenze”, Kappa 1988.

*per interpretare la forma della città contemporanea pretendiamo di reinventare un nuovo catalogo di spazi, i prototipi che crederemmo aver scoperto scomparirebbero il giorno seguente. La coesione formale propria dei buoni spazi convenzionali o la relazione biunivoca tra la forma e i materiali si produce ogni giorno di meno. Questo fa ripetere a molti che la città si allontani, che già sia un artefatto storicamente logorato. E, a volte, si arriva a dire che si è convertita in un territorio virtuale, informatico e dinamico, ma senza luogo. Al contrario: ogni giorno ci sono più luoghi. L'estensione e l'occupazione crescono esponenzialmente. E ogni giorno ci sono anche più contatti. E ogni volta più attività, usi, costruzioni, movimenti, aree e immagini urbane. Il numero di oggetti urbani si moltiplica e abituarci a questa molteplicità esige l'apertura di altre prospettive.”<sup>17</sup>*

La molteplicità di oggetti e la varietà di situazioni che si possono ritrovare all'interno delle aree di margine fa pensare alle differenze come una nuova ricchezza per il progetto: non solo in quanto differenziano queste superfici dalle parti di città immediatamente limitrofe, ma anche perché ci evita di pensare che esse siano sostanzialmente fatte di “vuoti”, ma che anzi è proprio la “varietas” di cui sono formate che, se da un lato ci permette di riconoscere una loro mancata composizione urbana, dall'altro apre ad una sua più complessa configurazione:

*“Ai margini si trovano quei paesaggi che Lévi-Strauss definirebbe caldi e che Robert Smithson definirebbe entropici (...) Queste amnesie urbane non sono solo in attesa di essere riempite di cose, ma sono spazi vivi da riempire di significati. Non si tratta dunque di una non-città da trasformare in città, ma di una città parallela con dinamiche e strutture proprie che devono ancora essere comprese.”<sup>18</sup>*

La “varietas” di questi luoghi ci consente, dunque, di affermare che “le cose” già sono al loro interno, si tratta di ri-significarle: si è voluto brevemente porre l'accento su questo concetto di “varietas” in quanto è nelle aree oggetto di studio che si manifestano spesso compresenze di elementi derivanti da tempi diversi e che permettono di operare su di esse con una metodologia – che sarà approfondita nel terzo capitolo – che ci permette di leggere, riscoprire e in seguito riconfigurare questi stessi elementi, molto più che in altri ambiti dove l'identità più che ricercata va costruita ex-novo:

---

<sup>17</sup> De Solà Morales M., “La ciudad es cuestión de cosas” in De Solà Morales, “De cosas urbanas”, Gilli 2006, p. 26

<sup>18</sup> Careri F., “Walkscapes. Camminare come pratica estetica”, Einaudi 2006, p. 132-133



*“Per questo, il progetto urbano contemporaneo deve lottare per questo riconoscimento, per fare di queste cose urbane sia la materia del suo proprio lavoro che il contenuto della sua proposta. Lì c’è possibilità di differenza, anche nell’uniformità imposta per sistemi funzionali ed economici delle città moderne. E differenza è qualità. Casomai.”*<sup>19</sup>

Per concludere queste prime riflessioni iniziali, sembra opportuno iniziare a pensare a cosa fisicamente ci si riferisce quando si parla di aree di margine e cosa aiuta o meno nella loro individuazione. L’intuizione del tema di ricerca, infatti, è stata dedotta da una serie di esperienze dirette che hanno posto le basi di alcune questioni. La sistematizzazione di queste idee è stata aiutata dal fatto che, in una prima fase, l’individuazione di queste aree è proceduta per “differenza” con altre che si riuscivano più facilmente a nominare. Aiuta qui il concetto di “*différance*”<sup>20</sup> proposto da Derrida, secondo cui il carattere dinamico della differenza è l’irriducibile condizione di possibilità della presenza, dell’identità. L’identità per Derrida non è qualcosa di dato ma si determina in relazione ad altro, nel differire da sé, ed in questo non smette di produrre effetti perturbanti. Il termine, in francese, è stato coniato dallo stesso filosofo come omofono della parola “*différence*” (“differenza”), giocando sul fatto che la comune derivazione dal verbo “*différer*” possa significare tanto “differire, rinviare, posporre” quanto “essere diverso”: il termine “*différance*”, dunque, sta a indicare un numero di situazioni eterogenee che governano la produzione di significati. Il primo (relativo al differimento) è la nozione che parola e segno non possono essere associati in base a ciò che significano, ma possono solo essere definiti facendo appello ad altre parole dalle quali differiscono. Per questo motivo, ad esempio, il termine “margine” verrà in seguito definito per differenza con i termini “limite”, “bordo”, “confine”, “interstizio”.

Ed è lo stesso motivo per il quale alcune aree non hanno avuto ancora la possibilità di essere state “nominate”. Si pensi ad esempio all’area del Forum delle Culture 2004 di Barcellona, un’area di 30 ettari all’estremità orientale della città, compresa tra il porto olimpico, la linea di costa, la fine dei macroisolati del piano Cerdà e la foce del fiume Besòs. La stessa Avinguda Diagonal, che attraversa la città in diagonale da Nord Ovest verso Sud-Est e il cui tracciato avrebbe dovuto raggiungere il mare già nelle previsioni ottocentesche del piano, era rimasto nell’ultimo tratto ancora irrealizzato fino all’attuale urbanizzazione dell’area del Forum. Una visita alla città permette facilmente di riconoscere di

---

<sup>19</sup> De Solà Morales M., “*La ciudad es cuestiòn de cosas*” in De Solà Morales, “*De cosas urbanas*”, Gilli 2006, p. 28

<sup>20</sup> Cfr. “*Différance*” in Derrida J., “*Margini della filosofia*”, Einaudi 1997

trovarsi in un'area che, indipendentemente dal progetto, assume un carattere "altro": non è il terminale della città ottocentesca, né un'area a ridosso del fiume, né tantomeno ha una continuità di identità con il bordo della Barceloneta.

Si avverte, dunque, di trovarsi oltre queste parti ma la difficoltà di riconoscere un carattere è forse la dominante che permette di individuarla come un'area "*différent*". Qui ritorna il concetto di Derrida, secondo il quale il completo significato di qualcosa è sempre posposto nel linguaggio, e probabilmente ciò avviene anche per queste aree che solo una volta confrontate con le aree di cui sono margine e "risolte" attraverso il progetto, assumono un carattere dipendente dalla loro natura di essere margine. E infatti il progetto in questo caso si costruisce proprio per elementi estremamente eterogenei e affidati a diversi studi d'architettura: l'edificio del Forum di Herzog e De Meuron, posto all'intersezione della Diagonal con la linea di costa; il progetto per il lungo mare Zona de baños di Beth Galí e Jaume Benavent, le architetture di Xavier Casas e Rosa Torres con le scalinate e le rampe che creano piazze inclinate verso il porto sportivo; il Parc Litoral Sudest e quello Nordest. La diversità degli interventi, veri e propri ready-made d'architettura, trovano una base comune nella superficie su cui poggiano, definita, talvolta come *esplanade*, talvolta come *cubierta* (copertura), *alfombra* (tappeto) o *plataforma*, e disegnata come fosse un patchwork: "*il confine della periferia problematica trasla e lascia come parte della città risolta un luogo ulteriore*"<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Dall'Ara E., "FORUM DE LAS CULTURAS BARCELONA, MAGGIO-SETTEMBRE 2004" in Ri-Vista Ricerche per la progettazione del paesaggio, Dottorato di ricerca in Progettazione paesistica dell'Università di Firenze, Anno 1 – numero 2 – settembre/dicembre 2004, Firenze University Press.

## **1.2 L'individuazione delle aree di margine nella città contemporanea: "piccolo vocabolario del margine"**

### **1.2.1 Da linea a superficie: limite, bordo, confine, margine.**

Qui si cercherà di fare chiarezza sulla natura di quegli spazi che si è precedentemente dichiarato essere oggetto di ricerca. Per un lungo periodo è valsa l'opinione che parlare di margini in ambito urbano significasse riferirsi tutto sommato ai valori percettivi della definizione lynchiana secondo la quale *"i margini sono elementi lineari che non vengono usati o considerati come percorsi dall'osservatore. Essi sono confini tra due diverse fasi, interruzioni lineari di continuità: rive, linee ferroviarie, margini di sviluppo edilizio, mura. Possono costituire barriere, più o meno penetrabili, che dividono una zona dall'altra, o possono essere suture, linee secondo le quali due zone sono messe in relazione ed unite l'una all'altra."* (K. Lynch\_L'immagine della città). La ripresa della questione del margine ha abbandonato l'idea che parlare di margini significhi farli equivalere ai "confini", ma che anzi è proprio dal momento in cui le città hanno eliminato i propri confini costruiti (le mura) - che separavano la città dai campi - che comincia a nascere tale concetto, con l'idea di uno spazio che possa esistere tra due sistemi differenti. Anche quando non più così evidenti come nel caso delle antiche murazioni, nuovi tipi di limiti si configurano oggi come barriere e confini che lasciano, fuori dalle parti di città già conformate, questi nuovi tipi di spazi, non più confondibili con elementi lineari, ma individuabili e distinguibili come superfici. Allo scopo si passeranno in rassegna rapidamente alcune definizioni ed esempi attraverso cui far emergere, per "différance" appunto, il significato architettonico e urbano del termine "margine" in relazione ad altri termini utilizzati nella disciplina.



Libeskind D., Chamber Works, 1983

L'elemento "limite", ad esempio, è un primo termine con cui il margine ha a che fare, ma a cui non può essere eguagliato alla luce di alcuni studi e proposte progettuali che lavorano sulla configurazione del limite a diverse scale e con diverse modalità ma sempre intendendolo a buon diritto come un elemento lineare.

La nozione di limite è fondante per il fare architettonico e può essere interpretato sempre come un elemento dalla natura ambivalente. Già i Romani distinguevano il concetto di "limes" da quello di "limen", non intendendo tanto specificare un'accezione limitativa di contro ad una propositiva, ma sottolineandone le diverse modalità d'uso e morfologiche del limite. E infatti, mentre il "limes" è inteso come linea di separazione tra situazioni diverse e può assumere le forme di un sentiero, di una strada, così come di un confine, una frontiera o addirittura un baluardo difensivo, il "limen" diventa soglia e ingresso, la linea che circonda e racchiude una forma, un perimetro che può arrivare a identificarsi con il recinto di una casa.

Quando si è trattato di affrontare il tema del limite nell'architettura contemporanea, si è sempre cercato di sottrarlo alla sua funzione di barriera e trasformarlo in un collegamento che mettesse in relazione le due identità rispetto a cui esso diventava, appunto, limite, tentando cioè il passaggio, attraverso l'architettura, da "limes" a "limen":

*Comporre vuol dire mettere a contatto i confini delle diverse singolarità, forme o figure, che definiscono il progetto architettonico. In questo modo il confine da concetto astratto diviene opportunità formativa e la composizione architettonica lo strumento di una "maieutica del limite" capace di sciogliere la pretesa di autonomia e autoreferenzialità delle figure in campo a favore di una consonanza degli opposti.<sup>22</sup>*

<sup>22</sup> A. De Poli (a cura di), "Enciclopedia dell'Architettura", Motta 2008, vol II pag. 455 (v. "limite")

## La ri-semantizzazione del limite: il progetto per l'HIGH LINE di New York.

Molte, alcune significative, sono le operazioni di “maieutica del limite” nel panorama dell’architettura contemporanea, in cui si tenta appunto di mutare il significato a un segno che altrimenti verrebbe percepito nella negativa accezione di essere una barriera, elemento scomodo da valicare o eliminare. E’ stata questa la filosofia alla base, ad esempio, della complessa operazione portata avanti per L’High Line di New York, l’antica ferrovia sopraelevata dismessa riprogettata da James Corner Field Operation con Diller&Scofidio+Renfro come parco lineare. Il contrasto alla demolizione di quanti lo vedevano come un limite - non solo all’attraversamento di molte aree ma anche alla cementificazione ulteriore di grandi comparti della griglia della Grande Mela – è stato portato avanti con successo e consente oggi di ripensare alle categorie e ai materiali della progettazione urbana, capace di riaprire la discussione sui modi di ricomporre la frammentazione della città contemporanea, superando rigidità e gerarchie di antica natura<sup>23</sup>. E infatti, il segno della ferrovia attraversa i distretti di Meatpacking, West Chelsea e Hell’s Kitchen, correndo a cavallo della decima strada e “tagliando fuori” dal quartiere la parte di città verso il fiume Hudson, anch’essa infrastrutturata dai moli per l’attracco delle navi: e non è tanto l’invalidabilità in questo caso a costituire il carattere precipuo del limite, trattandosi infatti di una struttura sopraelevata di circa dieci metri, quanto la sensazione che questo segno facesse da freno alla abituale fruibilità percettiva delle trasversali della griglia e impedisse fenomeni di modificazione ed evoluzione del quartiere. La modifica dello strumento urbanistico – attuata con lo *Special West Chelsea District Rezoning* nel 2005 – ha solo accompagnato un fenomeno di spontanea riqualificazione e rigenerazione del quartiere già avviatosi con il recupero delle vecchie *factories* in funzioni più glamour e accattivanti, tanto per i cittadini quanto per i suoi turisti, con la riqualificazione del waterfront e non da ultima con la riconversione dell’High Line in una nuova concezione di parco urbano, con l’attenzione al progetto del verde, agli affacci sulla città e alle connessioni tra le parti: *“oggi questo segmento di parco sopraelevato non è più un retro marginale ma un affaccio privilegiato e qualificato che costringe a ripensare il modo di fare architettura lungo i suoi bordi”*<sup>24</sup>. Lungo il suo svolgersi, il limite si fa progetto urbano e architettonico, connettendosi di volta in volta alle diverse situazioni che incontra e ritornando

---

<sup>23</sup> Cfr. C. Gasparrini, V. Sassanelli - “New York, Manhattan. Il parco lineare dell’High Line” in “Monograph.it” n.2, Maggio 2010, LISt Lab - Laboratorio Internazionale Editoriale, Barcelona 2010.

<sup>24</sup> V. Sassanelli – “Raccontare Manhattan passeggiando sulla High Line” in Monograph.it” n.2, Maggio 2010, LISt Lab - Laboratorio Internazionale Editoriale, Barcelona 2010, pag. 318

così a farsi infrastruttura, questa volta con un nuovo significato: l'enorme nastro ferroviario infrastruttura oggi lo spazio pubblico di West Chelsea, permettendo una continuità di percorrenza nord-sud del quartiere con una fruibilità migliore dei grandi assi viari ad esso paralleli e consentendo al tempo stesso una logica di raccordo trasversale tra i diversi elementi che puntellano i distretti che attraversa. Il "limes" si fa "limen" interpretando in una nuova e avanzatissima logica la linea della griglia d'impianto dell'isola di Manhattan, contribuendo a rafforzare la tesi della potenzialità di certi elementi fino ad oggi ritenuti d'ostacolo alla trasformazione delle città.



New York city, progetto di riqualificazione dell' High Line, Studio Diller&Scofidio + Renfro

### La progettazione del limite: il piano per Lauro di Francesco Venezia.

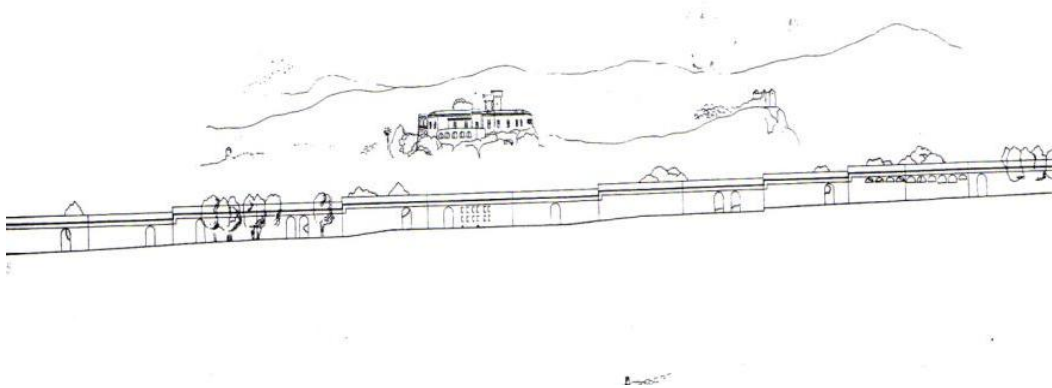
A contribuire alla configurazione del limite come “materiale” di architettura è, invece, il progetto per il Piano Regolatore di Lauro (AV) di Francesco Venezia del 1981. Il progetto, infatti, appare particolarmente significativo in quanto non muove dalla risoluzione di un problema specificamente legato alla presenza di una barriera o di un elemento considerato scomodo per la corretta evoluzione del Piano, come nel caso precedente, ma ricerca una soluzione ad una questione architettonica e urbana proprio attraverso la precisa volontà di voler progettare un elemento architettonico che segni, in quanto limite, il passaggio dalla città alla campagna. Oltre al fatto di risultare di per sé interessante in quanto l'idea di piano si concretizza immediatamente in una chiara forma architettonica - quale quella di un muro-edificio continuo - il progetto si propone di riequilibrare attraverso questo elemento il delicato rapporto tra abitato e natura dei luoghi, che si era venuto a turbare in seguito all'infiltrazione nella campagna di una disordinata periferia. L'idea che ribalta il senso dell'operazione è proprio quello di creare, attraverso la forma architettonica del limite, una duplice funzione: da un lato murare il centro abitato verso la campagna e, al contempo, creare un ponte tra questo e i nuclei rurali. Un lungo e stretto edificio si attesta lungo il limite tra campagna e città, flettendosi per assecondare la natura dei luoghi. Così, se da un lato chiude e ingloba il centro abitato, dall'altro si lascia penetrare in più punti dalle strade che lo collegano agli altri nuclei, dalle vie d'acqua e dallo sguardo di chi si muove nell'aperto della campagna. Il carattere del limite si propone inoltre come bifronte, assumendo da un lato un carattere urbano e più chiuso verso la campagna, rivelando dall'altro la sua natura domestica, ricca di variazioni verso l'abitato: *“sul fronte verso la campagna non ci sarà soluzione di continuità tra parti destinate alle abitazioni e parti destinate agli uffici, alla scuola, all'artigianato: un'idea di adattabilità prevale su quella della diversificazione tipologica, che produce spesso nelle zone di espansione la dissoluzione di quel carattere di compattezza e di continuità che domina nei centri storici. In tal senso il Piano di Lauro si configura come progetto di completamento: di trasformazione e insieme di consolidamento”*<sup>25</sup>.

Ed è proprio a partire dal carattere bifronte del limite, che possiamo operare un ragionamento che ci porta alla conclusione che le aree di margine oggetto di questa ricerca non coincidono con i limiti, ma sono, per forza di cosa, relazionate con essi. Il filosofo spagnolo Eugenio Trias evidenzia il carattere bifronte del

---

<sup>25</sup> F. Venezia, *“La costruzione del limite: un piano per Lauro”* in Casabella 498/99, Gennaio-Febbraio 1984, Electa Milano, p. 103

limite, affermando che il limite è sempre un termine relativo rispetto a due e che proprio per questo qualsiasi limite è di fatto un “doppio limite”. A partire da questa considerazione egli esplicita poi che tra i due termini che si trovano relazionati alla figura del limite, esiste un’asimmetria in quanto uno è considerato quello di cui il limite è propriamente limite (il limite del lotto, il limite della ferrovia, il limite del centro storico), l’altro termine, invece, “è un necessario riferimento che la natura del limite esige. Questo postula, per sua propria natura e concetto, un “al di là di sé”. Non c’è limite senza un “al di là del limite” che la sua propria natura impone”<sup>26</sup>. Ed è questo secondo termine che pone in gioco quello che c’è “oltre” (al di là del lotto, al di là della ferrovia, al di là del centro storico), quel margine che nasce come in relazione a qualcosa d’altro, che si trova al di là degli stessi elementi da cui è generato, e che poi prova ad assumere significati altri.



Venezia F., progetto per il piano di Laur

<sup>26</sup> E. Trias – “La razòn fronteriza”, Ediciones Destino, Barcelona 1999, p. 48-49





Libeskind D., Chamber Works, 1983

Un ulteriore lemma all'interno di questo discorso è costituito dal termine "bordo", attraverso il quale operiamo un piccolo spostamento dal carattere lineare del limite, distinguendolo ancora una volta però dalla nostra area di margine. Canonicamente, infatti, la parola "bordo" deriva dal linguaggio marittimo in quanto sta ad indicare il fianco dell'imbarcazione *"e più precisamente la parte al di sopra della linea di galleggiamento"*<sup>27</sup>, cosa che già ci porta al pensare al fatto che non sia più solamente una linea, ma forse qualcosa che, rispetto ad essa, assume già un suo spessore, talvolta variabile (tanto è vero che ulteriori definizioni lo qualificano sempre nella doppia accezione di linea di confine e/o zona immediatamente all'interno): *"Bordo è quindi una zona di confine, che annuncia il passaggio di confini. Esso "si annuncia sempre secondo il movimento di un certo passo - e del passo che supera una linea " (Derrida). Questa linea è indivisibile e istituzioni vigilano su tale indivisibilità (dogana, polizia, ecc.). C'è problema quando la linea che segna il bordo è messa in pericolo: ma ciò avviene fin dal primo tracciato, che può istituirla solo dividendola in due bordi. Di qui nasce l'aporia: non-passaggio."*<sup>28</sup>

E, infatti, l'idea di configurare un bordo nasce proprio dall'assenza di un limite ben identificabile e dall'adiacenza di due sistemi differenti, tra i quali non è ben configurata l'idea di passaggio proprio perché non esiste una distanza che faccia da margine all'uno e all'altro sistema. In Francia, ad esempio, numerosi studi di diverse discipline riportano il problema di gestire i bordi, soprattutto nei casi in cui si tratta di mediare il passaggio dal sistema urbano a quello rurale, fino al punto di arrivare ad identificare in alcuni casi la *"lisière idéal"*, uno spazio che

<sup>27</sup> Devoto – Oli, *"Vocabolario illustrato della lingua italiana"*, Le Monnier, 1971, voce "bordo"

<sup>28</sup> P. Perulli, *"Visioni di città"*, cit., p. 62-63

appunto possa essere favorevole al passaggio tra la *“lisière urbaine”* e la *“lisière forestière”* ed in cui i due sistemi si sovrappongano.

### **Il bordo: un nuovo spessore per la Grand Paris nel progetto di Jean Nouvel.**

A tal proposito, il paesaggista Michel Desvigne sottolinea come, sulla base della legge per la protezione degli spazi agricoli e naturali periurbani, dovrebbe configurarsi una speciale *“loi lisière”* proprio per regolamentare la maniera di configurarsi di alcuni tipi di bordi. Tale proposta nasce in seguito ad una serie di riflessioni<sup>29</sup> che seguono il lavoro svolto dallo studio Nouvel per il progetto della Grand Paris. *“Inspessire i bordi”* non è solo il titolo di questo scritto, quanto piuttosto un obiettivo che si concretizza nel progetto di Nouvel come unico rimedio al dialogo tra due mondi che si ignorano a vicenda: il mondo rurale e quello urbano, costituito questa volta da quella che viene definita come *“la periferia della periferia”*, il più recente stadio della città caratterizzato da zone residenziali, aree commerciali e attività terziarie che voltano le spalle alla campagna ma al contempo lontane dal mondo urbano per l’assenza di spazi pubblici condivisi e praticati. Tra questi due mondi apparentemente inconciliabili, una sponda dall’ *“aspetto di un disastro ordinario”*<sup>30</sup> prende forma con delle recinzioni che da entrambi i lati denotano un atteggiamento di chiusura. Tendere ad un modello che ripristini lo status di un mondo o di un altro appare pretestuoso: ripristinare il paesaggio consolidato dei terreni agricoli risulterebbe pretestuoso, mentre creare spazio pubblico alla maniera della città consolidata equivarrebbe solo a spostare il limite e *“continuare il rosicchiamento della città sulla campagna e tendere all’estensione del margine”*, portando in entrambi i casi a non approfittare di una specificità di una situazione per molti versi eccezionale. Allora *“solo un dispositivo in grado di gestire questa situazione, solo l’invenzione di uno spazio specifico può portare ad un’inversione di tendenza (...) La fragile linea sottile che esiste tra loro si deve espandere, dando uno spessore e una loro vita ai benefici riservati l’uno all’altro, prendendo in prestito le loro qualità per l’arricchimento di entrambi”*<sup>31</sup>. Si apre così un vasto repertorio di pratiche in cui la varietà di situazioni geografiche, urbane e sociali si declina nella ricchezza di questa *“fascia continua che sostituisce la linea e ne guadagna in varietà. Si espande e si gonfia, più o meno in balia di ciò che incontra. Chiede*

---

<sup>29</sup> M. Desvigne, *“épaissir les lisières”* in AJN – JEAN NOUVEL AREP – JEAN-MARIE DUTHILLEUL MICHEL CANTAL-DUPART *“NAISSANCES ET RENAISSANCES DE MILLE ET UN BONHEURS PARISIENS”*, Relazione di progetto disponibile sul sito:

<sup>30</sup> M. Desvigne, *“épaissir les lisières”*, cit., p. 22

<sup>31</sup> *Ib*, p.23

l'invenzione di soluzioni specifiche con un proprio vocabolario"<sup>32</sup>. Ecco allora che il progetto urbano ovvia alla mancanza di arresto della città, arginando secondo una logica opposta a quella del limite, questa volta inesistente, l'espansione della città. Piste ciclabili lungo il bordo si alternano alle trasversali città-campagna, orti urbani e giardini sorgono in alternanza alle serre caratterizzando una fascia di cento metri di spessore che rimette in gioco i termini della questione urbana, e non si tratta tanto dei materiali utilizzati ma della nuova maniera di comporli: non stiamo parlando della classica cintura verde, né dei parchi agricoli tuttora in voga, quanto di creare una vera e propria infrastrutturazione dello spazio del bordo capace di mettere in forma una soluzione a un problema che finora non ha visto soluzioni durature e convincenti.



Nouvel J., progetto per la Grand Paris

<sup>32</sup> *Ib.* p.23



Libeskind D., Chamber Works, 1983

Abbiamo sinora esaminato i concetti di “limite” e di “bordo” e visto come essi possano assumere significato in ambito architettonico e urbano, ma c’è un ulteriore elemento che vale la pena indagare in quanto genera facilmente ambiguità e al tempo stesso può aiutare nella definizione di “margine urbano”. Il confine, infatti, viene a volte assimilato all’idea di limite, ma non bisogna dimenticare che esso, più che il limite, de-limita qualcosa per generare rapporti di inclusione/esclusione. Per ovviare all’accezione negativa che si ha del termine, diversi studi contemporanei hanno iniziato a guardare al confine non più come a una linea *“ma uno spazio, dotato di una sua misura, di una sua dimensione, con le sue storie e i suoi abitanti”*<sup>33</sup> ovvero come ad uno spazio dotato di un suo proprio spessore, i cui materiali derivano dalla parte di città che attraversano o de-limitano e sulla cui modificazione intervenire per la creazione di uno spazio uniforme e continuo a partire da un elemento di frattura generatore di discontinuità.<sup>34</sup> Anche la disciplina urbanistica sembra aver mutuato da quella socio-antropologica l’idea che il confine porti con sé il senso di uno spazio a ridosso di qualcosa, dello spazio del “fra”, tra situazioni diverse, capace di individuare il *“dove dell’inizio di un’altra forma di antropizzazione, costituito da una successione di ambienti i cui margini sono linee multisegniche di distinzione tra situazioni diverse che non sempre corrispondono ad altrettante comunità locali e a rigide zonizzazioni funzionali”*<sup>35</sup>. Quello che qui si vuole dimostrare invece è che il confine, in quanto declinazione del limite, resta un elemento lineare che talvolta può assumere anche una chiave architettonica, mentre è il margine in quanto “distanza” a costituire una superficie, e non più una linea, che porta in sé i presupposti della trasformazione urbana.

<sup>33</sup> Zanini P. , *“Il significato di confine. I limiti naturali, storici, mentali”*, Mondadori, Milano, 2000, p.32

<sup>34</sup> Cfr. Perulli P., *“Visioni di città, nuove forme dell’ordinamento spaziale”*, Einaudi, Torino, 2009

<sup>35</sup> M.C. Treu, cit. , p.145

## Il confine come architettura: il racconto di Koolhaas del muro di Berlino.

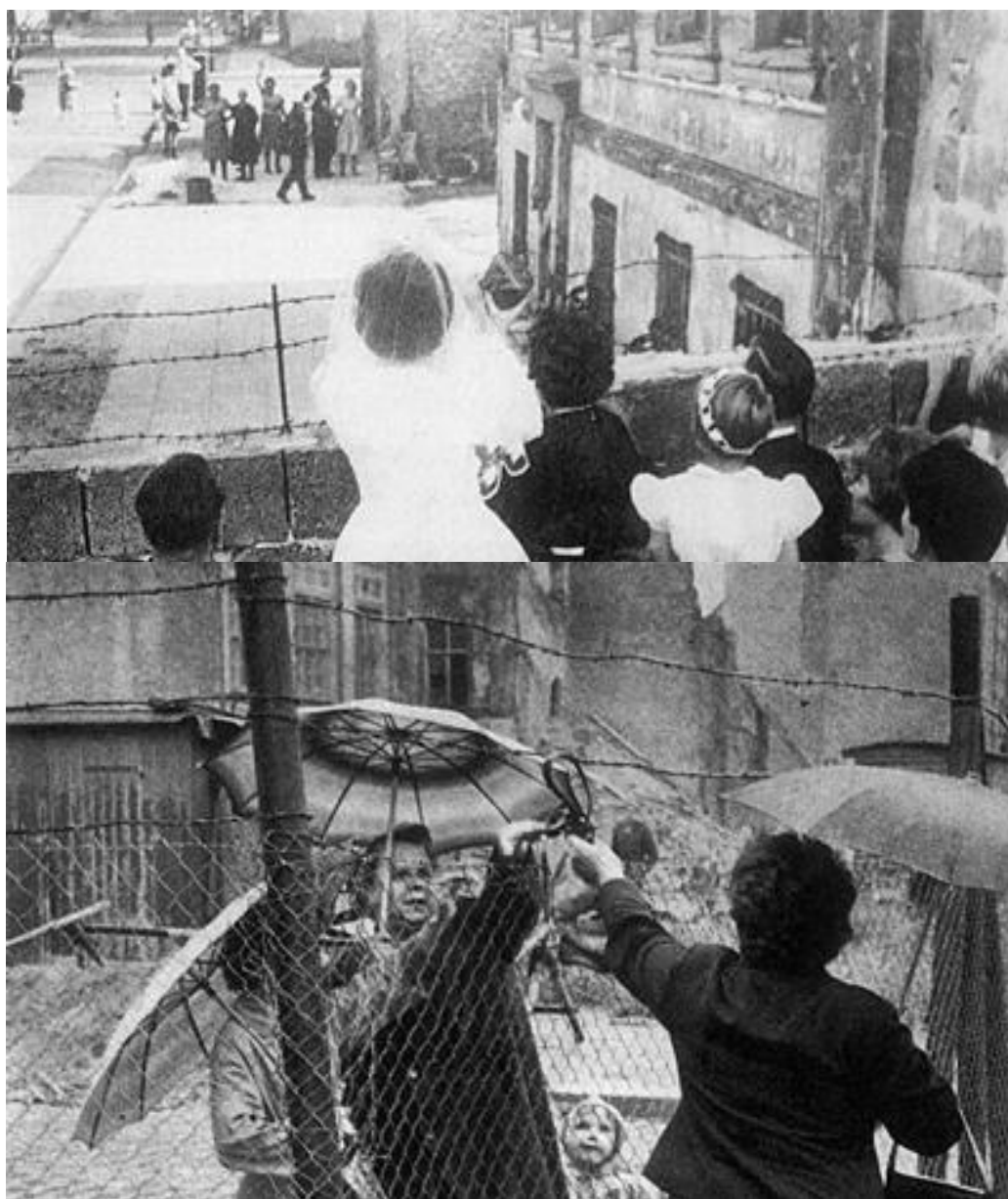
A dimostrare che il confine possa assumere un valore architettonico, anche nei casi più tragici, ci occorre in aiuto Rem Koolhaas che in *"The Berlin Wall as Architecture"*<sup>36</sup> spiega i motivi per i quali il muro di Berlino possa essere considerato una vera e propria costruzione d'architettura, riportando nel testo le impressioni di un sopralluogo avvenuto nel 1971, quando ancora studente, aveva visitato la città. Alcune intuizioni, dal carattere geniale, ci aiuteranno a comprendere come anche un confine così duro e pesante, meramente pensato per una funzione militare al solo scopo di impedire il libero passaggio da una parte all'altra della città, ceda allo spontaneismo delle situazioni e al carattere dei luoghi anche in una situazione così fortemente drammatica. E infatti, la prima osservazione è che il muro non attraversa semplicemente la città come un divario in senso nord-sud ma circonda la Berlino Ovest e, nel suo dipanarsi per 165 km, *"si confronta con tutte le condizioni di Berlino, inclusi laghi, foreste, periferia; alcune sue parti sono intensamente metropolitane, altre hanno carattere suburbano"*<sup>37</sup>. Il muro viene poi descritto nella sua duplice matrice costruttiva, distinguendo una prima parete composta da semplici blocchi di cemento, che associa ad una prima fase di minimalismo architettonico ma ad una scala *"eroica, cioè urbana, fino a 40 metri di altezza"*, da una seconda parete in lastre di cemento ruvido, successivamente perfezionato per dargli una forma più definitiva (*"liscia, meccanica"*). A ciò segue un'ossimorica descrizione di alcuni elementi peculiari, effettuata dallo sguardo sensibile dell'architetto e dell'uomo, in cui si rilevano la *"sabbia trattata come un giardino giapponese. Sotto la sabbia: mine invisibili"*, la *"rete metallica in stile Gehry"*, una serie di elementi lineari e altri turriti, le sezioni dei valichi di frontiera, la serie delle piattaforme di osservazione, *"attrazioni/armamentari"*, talvolta uniche possibilità di esperire uno spazio pubblico non più esistente. Delineato il profilo schematico dell'architettura del muro, egli osserva come *"in condizioni di realismo evidente, non è stato imposto alla città come una formula coerente. Il muro si è dilatato per assumere la sua massima identità laddove possibile, ma per più di metà della sua lunghezza, la sua regolarità è stata compromessa in una serie di adattamenti sistematici atti ad ospitare esistenti incidenti urbani o conflitti dimensionali. A volte gli strati paralleli della parete si separavano, inghiottendo, per esempio, una chiesa. A volte il recinto circondava, come una tigre ingabbiata in un circo, un desolato satellite di occidentalità in modo che un bambino di nove anni, potesse*

---

<sup>36</sup> *"The Berlin Wall as Architecture"* era in effetti il titolo che aveva in mente al momento del suo viaggio a Berlino del 1971 per documentare la sua missione, pubblicato poi solo successivamente con il titolo *"Field Trip"* in Koolhaas R., Mau B., *"S, M, L, XL"*, The Monacelli Press, New York, 1995

<sup>37</sup> *"Field Trip"* in Koolhaas R., Mau B., *"S, M, L, XL"*, The Monacelli Press, New York, 1995, p. 219

*andare in bicicletta a scuola tutte le mattine*".<sup>38</sup> In questo, forse, la più acuta riflessione generale che coglie l'interdipendenza tra il fatto costruito e le condizioni specifiche dei luoghi anche quando, come in questo caso, non si vorrebbe dare dignità di architettura ad un segno apparentemente tracciato come una linea sulla carta, e la grande intuizione del poter leggere il più brutale confine della contemporaneità in chiave architettonica e urbana, per poi avere *"la più grande sorpresa: il muro era di una bellezza mozzafiato. Forse dopo le rovine di Pompei, Ercolano, e il Foro Romano, era la più bella, pura vestigia di una condizione urbana, mozzafiato nella sua persistente duplicità"*.<sup>39</sup>



Koolhaas R., Field Trip, 1971

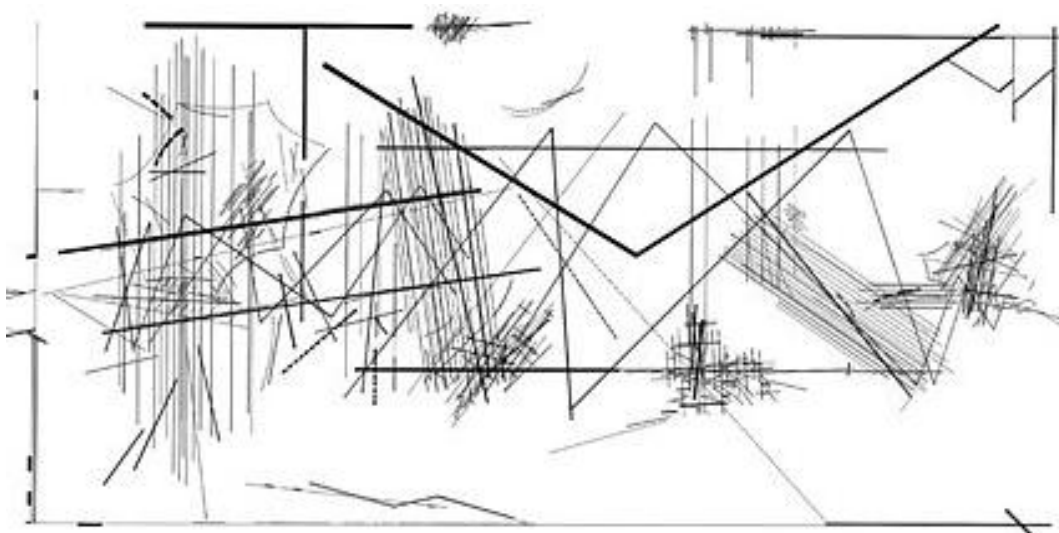
<sup>38</sup> *Ib.*, p. 220-221

<sup>39</sup> *Ib.*, p. 222





Koolhaas R., Exdous, or The Voluntary Prisoners of Architecture, 1972



Libeskind D., Chamber Works, 1983

Passando in rassegna le definizioni e gli esempi precedenti, si è tentata di esplicitare l'idea che il limite e il confine siano da intendersi come elementi lineari, che queste linee abbiano carattere bifrante e possano essere caratterizzate come elementi architettonici e urbani. Ma che il nostro interesse è rivolto principalmente al capire cosa si trovi "oltre" queste linee di demarcazione - in un "dopo" spaziale e/o temporale come vedremo in seguito - e come ciò che è "al di là" si relazioni o meno con la linea stessa e con ciò che è "al di qua". Abbiamo anche visto come, laddove non esistano limiti precisi tra un sistema e l'altro si tenti di costruire uno spessore di bordo, che però viene percepito come un elemento nuovo, rispetto alle nostre aree, che invece utilizzano alcuni elementi già esistenti come margini "di" qualcosa per poter trovare nuove relazioni anche in rapporto alla superficie su cui giacciono.

A tal fine si può pensare ad una metafora, che è quella del foglio di carta, i cui margini sono segnati dalle linee di confine - dette proprio "di margine" in tal caso - e che rappresentano il momento di passaggio da uno stato all'altro: la parte del foglio dove è concesso scrivere e la parte in cui ciò non sarebbe consentito, ma in cui si verifica "altro": si individua così una superficie e la si delimita e si comprende da tale definizione che - seppur periferica - il margine è una parte con una propria specificità. Ed è una parte dove per sua natura accade che si sbordi con la scrittura del testo, ma dove nessuno penserebbe mai di continuare a scrivere fino in fondo come se la linea di demarcazione non esistesse. Accade così che o quegli spazi restino vuoti o - molto più spesso -



diventino il luogo di annotazioni, rimandi e parti di testo che servono a chiarire o a mettere ordine uno scritto. Così anche nella costruzione di un testo editato vengono messe a confronto due diverse entità, il “corpus” dello scritto e le note di accompagnamento, che ne completano e chiariscono il significato: all’interno del margine, dunque, è possibile riconoscere una *“grammatica costituita dalla sommatoria di tanti piccoli enunciati piuttosto che da proposizioni articolate e distinguibili per genere”*<sup>40</sup>

Una delle definizioni di margine ci porta a riflettere sul fatto che, prima di essere parte, esso è costituito da una quantità ed in particolare una *“quantità di tempo, di spazio e di altri valori superiore a quanto sarebbe strettamente necessaria. Più genericamente tutto quanto si può considerare in più rispetto ad un limite preso come riferimento”* (Treccani\_Vocabolario della lingua italiana).

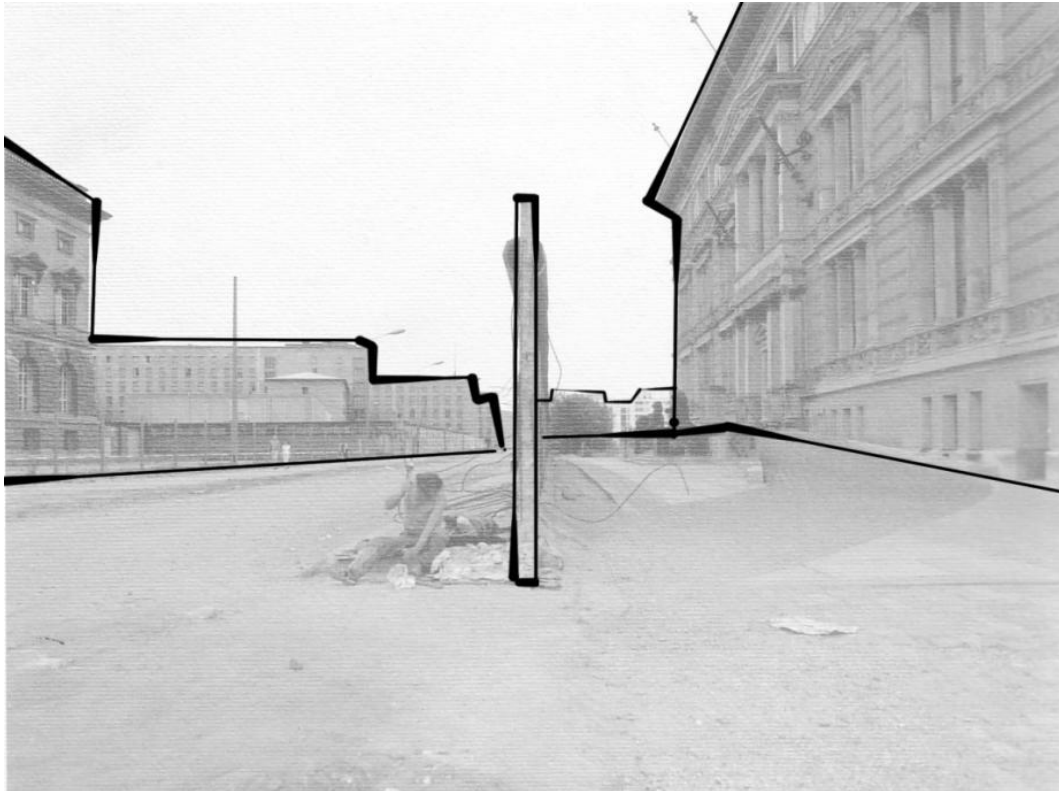
Tale definizione conferma che un’area di margine è prima di tutto una superficie – in quanto è una “quantità” e non un elemento lineare – e che anzi questa quantità è tutto quello che esiste in più rispetto ad un riferimento, quello che c’è dopo: ma questo riferimento, che nella definizione generica assume la connotazione di “limite”, può essere nella città, seppur esterno all’area stessa, non più una semplice linea di demarcazione tra un “dentro” e un “fuori” quanto piuttosto degli elementi che di volta in volta assumono declinazioni diverse a seconda della specificità dei casi. Oltre alla linea di confine, non si esclude che il margine possa essere delimitato da elementi puntuali o da alcune strutture dal carattere unitario che si riconoscono come parti all’interno della città.

Altra questione che l’idea di margine come superficie apre parte da un’altra definizione del termine che lo intende come *“parte estrema ai due lati, o tutto intorno, di una superficie qualsiasi”* (Treccani\_Vocabolario della lingua italiana): in questo caso non si parla più di superficie ma di “parte” e di una parte che ne recinge un’altra, delimitandola su un lato o più. Questa idea, che lo assimila più ad una “cornice” di un’altra entità è da verificare rispetto ai valori di posizione dell’area. Se, infatti, ci si riavvicina alla metafora del foglio si può pensare che, una volta apertolo, si individuino i margini presenti sui quattro lati del foglio (superiore, inferiore, laterali) che soddisfano alla definizione di cui sopra. Se però si guarda alle singole facciate, ci accorgiamo che il margine destro della facciata di sinistra e quello sinistro della facciata destra delimitano una quantità di margine che, non solo raddoppia, ma diventa centrale rispetto alle altre parti del foglio. La centralità del margine permette di coglierne la sua specificità, ma al contempo non lo rende autonomo rispetto alle parti di cui è margine, altrimenti

---

<sup>40</sup> (S.Boeri\_Atlanti Eclettici)\_INSERISCI

non sarebbe più tale. La questione, per nulla astratta e concettuale quando riferita alla città, è se guardare a queste aree operando un ribaltamento della loro condizione, ovvero considerarle come aree originatesi come margini di una o più parti ma che ora si trovano ad essere esse stesse nuove superfici tra diverse cose o se, riconosciuta la loro origine e il loro potenziale, pensare ad un progetto per queste aree, che evidenziando il proprio carattere, riesca a “fare margine” nella città contemporanea.



Oltre il confine, Berlino dopo la caduta del muro, rielaborazione dell'immagine di copertina "Casabella" n. 595/92

## Il progetto per le aree di margine di Berlino: il concorso per Potsdamer-Leipziger Platz a Berlino.

Per rendere più chiare alcune di queste idee è stato spesso utilizzato nella ricerca un caso tanto esemplare quanto paradossale, che si lega all'esempio della descrizione del muro di Berlino di Koolhaas utilizzato per il termine "confine" e che mostra, esattamente, cosa esiste "oltre" questo limite. La permanenza sulla città di Berlino di tale confine, ha infatti fatto in modo che attorno ad esso si siano venuti a creare delle condizioni urbane periferiche in cui molti elementi terminavano indefinitamente prima di addossarsi al muro. L'eliminazione di quest'ultimo ha reso improvvisamente alcuni di questi elementi e il vuoto in cui "galleggiavano", non più i margini verso il muro di due parti di città, ma un'area improvvisamente "centrale" in cui un "doppio margine" accostato necessitava di ritrovare urgentemente un ruolo all'interno della città: noto è il caso delle aree a ridosso di Potsdamer Platz, che il muro attraversava dividendo l'area del Tiergarten e della città ottocentesca ad Ovest, da quella della barocca Friedrichstadt ad Est. Il caso, lungi dal voler costituire una dimostrazione esemplare, è stato un esempio che ha sempre chiarito le ipotesi di questa ricerca.

Durante i quasi trent'anni della presenza del muro, infatti, il quartiere della Friedrichstadt era andato perdendo i suoi elementi di testata oltre la Wilhelmstrasse, i grandi blocchi del borgo seicentesco e la stessa Leipzigerplatz, la piazza che bloccava verso occidente la maglia strettamente ortogonale del quartiere, andando così a configurare gli elementi del margine interno della città ad Est; mentre, della struttura urbana ottocentesca che andava oltre la Sprea, rimanevano ormai solo alcuni frammenti, questa volta margini orientali della città ad Ovest, oltre i quali sorge l'area del Kulturforum. Con la caduta del muro, i margini delle due città, che ormai giacevano in posizione nuovamente centrale, prendevano posto attorno a un grande vuoto, apparso tutto attorno alla Pariser Platz e alla porta di Brandeburgo, che avrebbe costituito la superficie su cui lavorare per la loro ridefinizione. Compito del progetto per la riconfigurazione di quest'area di margine era, dunque, non solo quello di *"collegare due epoche storiche, bensì molto più concretamente mettere in comunicazione due parti di città tradizionalmente ostili l'una all'altra. Ad occidente troviamo il "Kulturforum", irregolare e arzigogolato, i cui "solitari" non riescono a creare uno spazio sperimentabile; ad est troviamo invece la rigida trama della barocca Friedrichstadt, che dietro le facciate di lusso dei suoi lotti di 76 mq nascondeva tetri cortili e vani profondi e scuri. Per questo motivo i progettisti si sono trovati a dover optare per l'una o per l'altra parte di città. Quelli tra di loro più audaci, che*

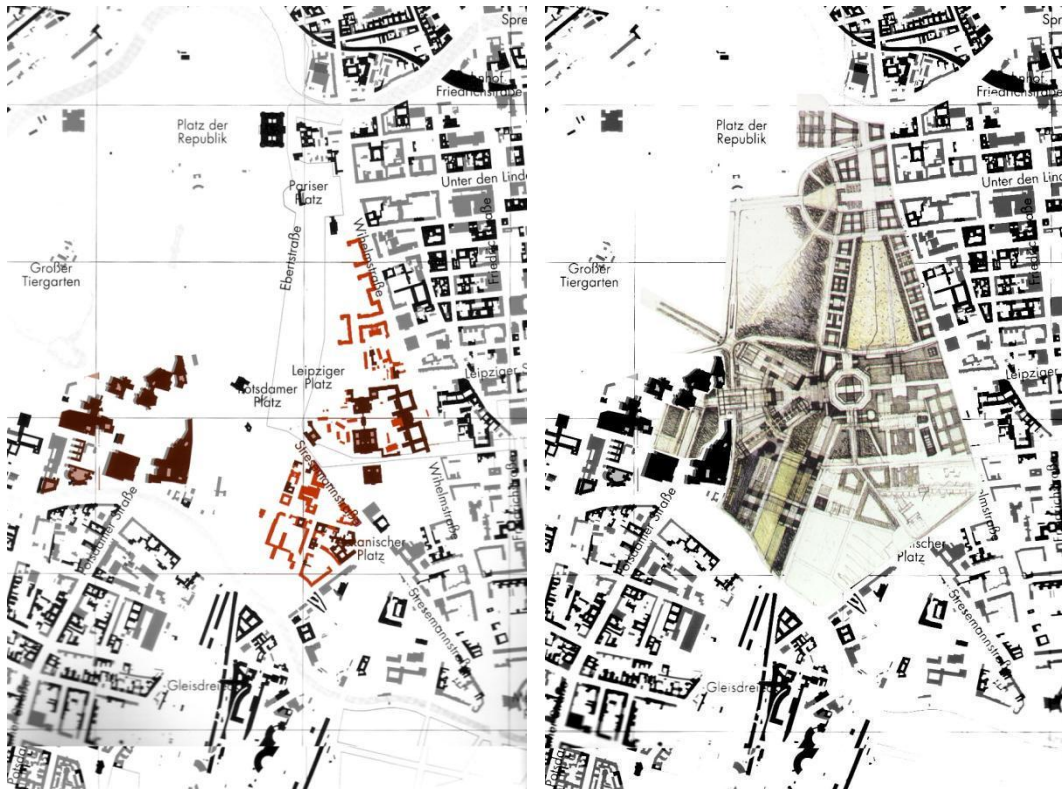
*sono stati prontamente esclusi dalla Giuria sotto la presidenza di Thomas Sleverts, propendono per una terza soluzione, una forma indipendente che lascia alle parti la loro autonomia*”<sup>41</sup>.

Da questo passaggio, avvenuto a caldo nel '92 dopo gli esiti del concorso di progettazione per l'area, al di là delle polemiche e degli scontenti accomunati da una mancanza di riconoscimento dell'identità berlinese in molti dei progetti, si evincono una serie di riflessioni. In primo luogo che le aree di margine si trovano, spesso, nell'arduo compito di dover relazionarsi con parti di città sostanzialmente diverse e che, per questo, molto spesso il progetto tende a rinunciare all'una o all'altra parte. Nel caso del progetto di Ungers, ad esempio, si lavora per sovrapposizioni di tre livelli: il tessuto della Friedrichstrasse, con i suoi lotti riproposti nelle stesse dimensioni 76x76 m, la trama viaria, idealizzazione del modello del quartiere seicentesco, e la struttura a torri, intersezione dei due livelli precedenti. Chiaramente si sceglie di ripristinare i margini della Berlino Est, esasperando la sua struttura fino a farla reggere anche verso il Tiergarten e la Sprea ad Ovest: di indubbia maestria e forse anche risolutore di una serie di questioni, il progetto sceglie però di far continuare indistintamente solo una parte di città, non ponendo soluzione al problema della messa in forma dei diversi margini di città presenti allo stato di fatto. Analogamente, nel progetto di Kollhoff, una monumentale Potsdamer Platz ospita sette grattacieli che chiudono l'ottagono della Leipziger Platz e consentono una connessione fisica e visiva con l'area del Kultur Forum e del parco del Tiergarten: questa volta il progetto pesa sulla Berlino Ovest, limitandosi alla riconfigurazione della Potsdamer Platz come connessa con la Leipziger, ripristinando nuovamente un “doppio centro” su cui continua a insistere la dualità delle due città. E sull'idea del sistema spaziale doppio insiste anche il progetto di Dudler e Welbergen, in cui si tenta di dar luogo a una sequenza di parti attinenti tra loro: il risultato è quello di un attraversamento configurato attraverso i limiti dei nuovi edifici che mette visualmente e spazialmente in connessione le due parti di città in maniera più organica, ma dove né l'una né l'altra parte vengono ridisegnate nei loro margini. Forse il progetto che presta più attenzione alle caratteristiche dei luoghi e alle loro differenze è quello di Gregotti in cui, attraverso il montaggio dei diversi materiali, l'area non è pensata più come tessuto di riempimento tra le diverse parti, ma per la prima volta come un insieme di pezzi da comporre: il nuovo polo è un “collage” dei diversi tratti che si presentano lungo la Wilhemstrasse ad Est – la ridefinizione del limite edificato della Leipziger Platz e della Pariser Platz a nord

---

<sup>41</sup> M. Monninger – “Berlino: progetti per Potsdamer – Leipziger Platz” in “Domus” n. 734/1992, pag. 36

di essa, messe in connessione da un imbuto di spazio pubblico – e attorno alla Potsdamer Platz ad Ovest, dove i tre elementi volumetrici di connessione con il Kultur Forum fanno anche da cerniera ai due parchi urbani che connettono l'area con il Tiergarten a nord e il fiume a sud. Quest'ultima soluzione si pone dunque, tanto come discorso con le condizioni fisiche e geografiche dell'area, quanto come reinterpretazione critica delle tracce della storia: le relazioni tra i diversi tracciati e le differenti forme dell'edificato consentono il montaggio di una proposta che tenta di riunire i numerosi frammenti presenti nell'area in una condizione che non mortifichi i loro caratteri. Da qui l'esempio e il monito per queste aree: se non si vuole rischiare la perdita di un'autonomia e la dispersione del potenziale di trasformazione insito in esse, la soluzione progettuale dovrà tenere in conto l'"audace" soluzione di cercare una forma indipendente e un "contenuto" del margine.



Area del concorso di Berlino dopo la caduta del muro e la stessa con la sovrapposizione del progetto di Gregotti

### 1.2.2 Da Sfondo a Figura: interstizio VS margine.

Spesso ci si riferisce anche alle aree di margine come spazi dell' "in-between", portando ad una generica classificazione in cui si fanno rientrare elementi residuali di diversa natura: il carattere differente del "margine" è infatti quello di stare - ancor prima che "in mezzo a" più parti - al "margine" di una parte. Carattere che lo distingue dall'interstizio e lo conduce ad una diversa lettura e riconfigurazione. L'idea dell' "in-between" si appropria infatti molto di più all'interstizio che non al margine: l'interstizio è infatti per sua natura molto più piccolo dimensionalmente se osservato alla scala della città e, soprattutto, il suo proliferare in forma massiccia lo porta ad essere molto più presente e distinguibile all'interno di una singola parte di città che non lungo ed oltre i suoi bordi. Sono, gli interstizi, quei piccoli vacuoli cui si riferisce Gilles Clement quando fa riferimento agli spazi alla scala più minuta da riutilizzare all'interno della progettazione del paesaggio, sono quelli che si prestano ad interventi di "agopuntura" urbana e che costituiscono spesso l'elemento base all'idea della "città porosa". Probabilmente, se osservati nel loro insieme, potrebbero addirittura arrivare ad essere considerati come uno "sfondo" dal quale emergono i diversi elementi della città. Ma laddove l'interstizio brulica all'interno di una parte, il margine è esterno alle parti e si avvicina ad una condizione più simile a quella che Koolhaas definisce come "liminale", inteso come *"quel tempo e quello spazio tra uno stato di significato e azione ed un altro. E' quando l'iniziato non è né ciò che è stato né ciò che sarà"*<sup>42</sup>. Il margine va individuato come uno spazio altro dall'interstizio, originatosi da una o più parti cui accosta e, anche se probabilmente con esso condivide il carattere di "residuo", aspirando ad avere una sua autonomia, può arrivare ad assumere una propria "figura", derivata o meno rispetto alle parti di città cui si riferisce.

L'approccio utilizzato da Rowe e Koetter in *Collage City* può aiutarci a capire meglio il rapporto figura/sfondo sotteso nella relazione esistente tra margine e interstizio. Rowe, infatti, sottopone la realtà urbana ad un'analisi gestaltica che, attraverso la definizione dei rapporti tra figura e sfondo, consente l'individuazione e il confronto tra due modelli urbani di riferimento:

*"la tipica struttura della città tradizionale è così inversa alla città moderna che, le due assieme potrebbero, talvolta, quasi presentarsi come le letture alternative di alcuni diagrammi Gestalt che illustrano le oscillazioni del fenomeno figura-*

---

<sup>42</sup> R. Koolhaas, "S, M, L, XL" - INSERISCI

*sfondo. Così, l'una è quasi tutta bianca, l'altra quasi completamente nera: l'una una accumulazione di solidi tra vuoti perlopiù non manipolati, l'altra un'accumulazione di vuoti tra solidi generalmente non manipolati; e, in entrambi i casi, lo sfondo di base favorisce una categoria completamente differente di figure – in un caso l'oggetto, nell'altro lo spazio.*<sup>43</sup> (...) *“In conclusione, in termini di figura-sfondo, il dibattito qui postulato tra pieno e vuoto è un dibattito tra due modelli che possono essere sinteticamente rappresentati dall'Acropoli greca e dai Fori romani”.*<sup>44</sup>

Di fronte a questi due modelli che la storia restituisce come eredità fisica e operativa, non bisogna compiere una scelta, ma semplicemente rinunciare a quel principio di controllo totalizzante caratteristico del Moderno e accettare le complessità e le contraddizioni del reale. La città si presenta, dunque, come un repertorio, un deposito molteplice e complesso di forme, oggetti, spazi e texture, e solo la pratica progettuale del collage e dell'assemblaggio consente la definizione di quella strategia compromissoria che lo stesso Colin Rowe rileva già presente nell'immagine della Roma Imperiale e Barocca o nella costruzione della città-museo napoleonica.

E così, come vedremo più avanti, anche all'interno della città contemporanea possono coesistere parti in cui il rapporto figura/sfondo cambia proprio in relazione alla misura dei suoi spazi bianchi: in un caso è l'insieme degli interstizi a costituire una sorta di sfondo della città su cui gli oggetti sono poggiati, nell'altro, è come se le parti della città preesistente costituissero lo sfondo su cui si inserisce la figura del margine. Tale ribaltamento è operato in rapporto al fatto che stiamo in entrambi i casi – margine e interstizio – parlando di spazi e non di oggetti, ma in un caso è possibile riconoscerne una figura, mentre nell'altro no.



Rowe C., rapporto sfondo – figura in *Collage City*

<sup>43</sup> C. Rowe, F. Koetter, *“Collage City”*, First MIT Press Paperback Edition, 1983, pag. 62

<sup>44</sup> *Ib.*, pag. 83

Al fine di chiarire la differenza tra questi due diversi tipi di “residui” si riportano come esempi due architetture che si prestano a questo tipo di lettura: una è il Wexner Center for the visual arts, in cui l’architetto Peter Eisenman individua e costruisce lo spazio del “between”, l’altra è la Santa Monica House di Gehry, dove l’espansione della casa prevede l’utilizzazione dello spazio a margine del nucleo originario. E’ la differenza dei due tipi di spazialità in cui si imbattono i due architetti – più che la loro sostanziale differenza nella maniera di lavorare – su cui è interessante porre l’accento.

**Lo spazio del “between”: il Wexner Center for Visual Arts of Ohio States University, Peter Eisenman.**

Nell’opera di Eisenman è la volontà di non lasciare come “retri” gli edifici dell’auditorium e del museo del campus, che gli consente di individuare come area di progetto lo spazio tra i due edifici preesistenti: è lo spazio tra le cose che qui diventa luogo attraverso il progetto. L’architetto fa così penetrare tra gli edifici del campus una maglia reticolare tridimensionale: una costruzione-percorso che trasforma lo spazio di risulta in nuovo fulcro, da cui si snodano i percorsi e i fatti espositivi, si accede agli edifici esistenti sui due lati, nonché a una serie di attrezzature richieste dal programma. L’idea dello spazio “tra” le cose diviene la strategia di progetto e la base di una futura teorizzazione che apparirà nei suoi successivi scritti fino alla teorizzazione del progetto di architettura come possibile “testo tra”<sup>45</sup>. Al di là della soluzione compositiva adottata, è qui l’individuazione dello spazio libero di risulta che permette poi all’architetto di iniziare a pensare al progetto. Nei suoi schizzi si nota in sequenza come prima si inizi a campire tutto lo spazio tra le cose e poi vengano scelte quali porzioni di questa nuova campitura utilizzare nel progetto. La completa campitura delle aree libere e le prime riflessioni su un possibile disegno di griglia (che poi diventerà una griglia spaziale nel progetto) inducono a pensare che probabilmente si sia interpretato lo spazio individuato come un possibile fondo dal quale far distaccare gli oggetti già presenti. Già nei passaggi successivi si nota poi come la selezione solo di alcune parti di questa griglia e la volontà di connessione tra i diversi pezzi, portino l’architetto a ragionare non più sull’idea di un “pattern di base” quanto piuttosto su di un singolo elemento che – penetrando anche lungo i bordi degli edifici preesistenti – si incastri tra di essi permettendo la connessione tra i diversi spazi di risulta dei singoli edifici stessi.

<sup>45</sup> Cfr. P. Eisenman, “Architecture as a second language: the text of between”, Chicago 1988 in P. Ciorra, “Peter Eisenman”



Nell'anfiteatro, ad esempio, lo spazio della sala vero e proprio viene lasciato in bianco, mentre gli spazi di servizio attorno alla sala sono scomposti in diverse parti che ritrovano una loro composizione solo attraverso l'elemento di collegamento, secondo una logica "a puzzle" che ridisegna lo "spazio tra le cose" come "spazio da una cosa all'altra cosa".

### Lo spazio del margine: Santa Monica House, Frank O' Gehry.

Nel progetto per la propria casa, Gehry utilizza invece lo spazio di margine dell'antico nucleo preesistente per ampliare e riconfigurare secondo le proprie esigenze l'edificio: pensa così ad un involucro di pannelli verticali metallici attraverso il quale sia comunque possibile vedere la vecchia casa, giocando così con il dialogo tra il nuovo e l'antico.

In un articolo pubblicato nel numero 3 della rivista *"Iluminaciones"*<sup>46</sup>, Juan Miguel Hernandez Leon sofferma la sua attenzione su questo spazio così com'era stato letto dal filosofo contemporaneo Slavoj Žižek, secondo il quale questo spazio rappresenterebbe in architettura la "breccia", il "gap" che esiste tra il vero "heim" (la casa) e lo "unheimlich" (il perturbante) che sta in questo vuoto incommensurabile: Žižek avanza nella teorizzazione filosofica con la sua teoria del "parallasse", usandolo come strumento teorico per facilitare una critica ideologica dell'architettura: egli però va oltre, perché in questa nozione di breccia o di gap va a situare il processo o momento creativo dell'architetto. La breccia assume dunque un duplice significato: da un lato questo concetto è visto come un gap temporale, il momento in cui avviene il processo di passaggio dal virtuale al reale dell'architettura (momento creativo); dall'altro questa breccia si traduce, come già nelle teorie di Jameson, nello spazio "interstiziale", creato dalla relazione tra le due edificazioni, luogo in cui si produce tutta l'intensità della significazione architettonica. Quello che però interessa qui sottolineare è che la discrepanza tra la realtà dell'oggetto (in questo caso il nucleo originario della casa) e la sua percezione viene individuata fisicamente in quello che già Jameson – in un esempio sullo stesso progetto – aveva individuato nello spazio interstiziale tra la casa originaria e il nuovo involucro.

Per il filosofo esistono altri esempi in cui riscontrare questo "terzo spazio", la distanza esistente tra interno e esterno, non solo di maniera compositiva o formale, ma attuata anche come esperienza fenomenologica. Uno di questi sarebbe l'opera di Libeskind per la sua strategia di integrare due principi compositivi apparentemente incompatibili nello stesso edificio: il verticale e l'orizzontale. Un altro l'indipendenza che esiste tra gli spazi funzionali e l'involucro esteriore della Biblioteca di Francia di Dominique Perrault, così come il passaggio creato nel Nuovo museo dell'Acropoli di Atene di Bernard Tschumi o l'autonomia estetica della pelle dell'edificio nelle opere di Gehry.

---

<sup>46</sup> Cfr. J.M. Hernandez Leon, "Paralaje y lucha de clases" in *"Iluminaciones"* n.3, dicembre 2010, Guerrero Edición

Come però riscontrato nell'analisi in chiave architettonica che ne fa Hernandez Leon, esiste forse un limite intrinseco alla natura disciplinare di Zizek, in quanto *“la bibliografia architettonica consultata da Zizek risulta ovviamente limitata, e nella maggior parte dei casi è chiara la mancanza di esperienza diretta con gli edifici utilizzati come esempi”*.

Quella che, dunque, viene individuata come spazialità interstiziale capace di produrre una nuova maniera di esperire lo spazio all'interno di altri riferimenti disciplinari, diviene all'occhio attento di un architetto un'obbligatoria distinzione dentro la varietà di usi che si fa del termine “interstizio”. Se, infatti, Eisenman ha sapientemente saputo delineare una teoria a partire dal riconoscimento di uno spazio che definiva “interstiziale” perché è nella sua natura quella di stare tra cose differenti, questo della casa di Gehry è probabilmente rinominabile con una parola differente: lo spazio che si dilata lungo il perimetro della casa è uno spazio di “margine” della casa e forse solo quando viene costruito il nuovo “recinto” metallico si può definire come lo spazio esistente tra l'antico e il nuovo. Tra l'altro la volontà di lasciarlo come spazio ibrido tra la solidità del volume originario e la bidimensionalità del nuovo piano verticale riafferma la tesi che non si è voluto costruire un altro elemento “tra” le cose (come nel caso dell'elemento di attraversamento del Wexner Center) ma si è piuttosto voluto dare un senso diverso allo spazio attorno al nucleo primitivo. E ciò fa risultare anche più coerente dal punto di vista architettonico in primo luogo l'affermazione di un'idea di un “terzo spazio”, in secondo luogo che questo terzo spazio viene riconosciuto con maggiore chiarezza perché nel progetto si trova ad esistere tra un nucleo compatto, che viene assimilato al piano orizzontale, e il piano verticale che ne definisce il bordo. Inoltre non è uno spazio che viene riempito di “cose”, ma conformato in base alla finalità di essere percepito come “distanza” tra i due elementi compositivi.

E prendere atto di questo nel progetto urbano significa capire quali possano essere i modi con cui perimetrare il margine di una parte e se possano esistere dei materiali atti a farne percepire la natura e a progettare la “distanza”.

### 1.3 Il “Marginal” della città di Porto: scala e misura del margine

Il caso studio che qui si propone è quello del Marginal della città metropolitana di Porto, con il cui termine si sta ad indicare una porzione di territorio tra il fiume Douro o l’oceano atlantico e gli insediamenti urbani delle città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia. La ricerca individua in esso un caso particolarmente significativo, oltre che per l’individuazione di alcuni possibili riferimenti progettuali, per esplicitare alcune questioni poste finora: il riferimento ai progetti non è finalizzato, dunque, all’individuazione di “best practices” per queste aree, né all’individuazione di possibili temi di progetto, ma ad una lettura che aiuti a rendere più chiara la natura di questa “specie di spazi”.

Appare di per sé già significativo che nella lingua portoghese la parola “*marginal*” non sia soltanto un aggettivo con il quale indicare qualcosa che stia “al margine di”, ma si elevi al rango di sostantivo per indicare una via, una strada o un viale situato lungo una superficie d’acqua, dal significato più o meno simile al nostro concetto di strada litoranea. Differentemente da quest’ultimo però, il termine passa ad indicare nel tempo e nell’uso comune non più solo la strada, ma più propriamente lo spazio che fa da margine al mare e che si arresta a ridosso di un limite, che a seconda dei casi può risultare di natura orografica, infrastrutturale o insediativo, e che poi risulta essere lo stesso per il quale dall’altro suo lato si è fermata l’espansione della città. Questo spazio, sviluppandosi per circa 15 km lungo il fiume Douro e la costa atlantica, assume diversi tratti dipendenti in primo luogo dalle condizioni geografiche che incontra e che gli fanno assumere, di volta in volta, una misura differente: per questo, ad esempio, ad alcuni progetti ci si riferisce come “passeio” (passeggiata) mentre ad altri come “faixa” (fascia), mentre altri ancora costituiscono essenzialmente la riqualificazione di una “avenida”, quando il progetto ha rivolto l’attenzione esclusivamente alla risemantizzazione del limite infrastrutturale. Ovviamente il diverso rapporto con la città e le sue trasversali verso il mare, contribuiscono a definire il carattere dei diversi tratti e a stabilire quali e perché possono poi essere intesi per natura come aree di margine: è l’intero Marginal a costituire un’area di margine o la caratterizzazione dei suoi diversi tratti conduce ad una distinzione per cui solo alcune aree possono essere definite “margine” nel senso che si intende che gli si intende attribuire? E perché?

### **1.3.1 Sul margine: trasformazioni d'uso e significato del "Marginal" in rapporto all'evoluzione della città metropolitana di Porto.**

La particolare natura della geografia di questo territorio, decisiva per lo sviluppo stesso della città di Porto, ha determinato anche le peculiarità dell'area che andiamo ad esaminare. La posizione accanto alla foce del fiume Douro fu, infatti, determinante per la localizzazione di un porto ben protetto e vigilato che quasi fin da subito si è venuto a configurare come la principale porta atlantica della Regione e nodo di interscambio per tutto il bacino idrografico. La città poggia su affioramenti granitici paleozoici (graniti di Porto) e all'interno del suo territorio si incrociano due assi principali: uno che segue la costa, nella stretta fascia litoranea limitata dalle montagne del Valongo, e un altro che penetra verso l'interno seguendo la protetta valle del fiume Douro. Attorno a questi due assi principali si andarono sviluppando i due nuclei principali situati uno nella parte alta (Penaventosa) e l'altro lungo la spiaggia fluviale, dove si consoliderà la Ribeira, luogo di attracco delle navi e a cui i documenti si riferiscono come "la città bassa": tra le due una cinta muraria apriva in diciassette punti, di cui dieci si relazionavano direttamente con il fiume. Dalla Ribeira, dal 1395, inizia la costruzione della rua Nova, la strada parallela al fiume, ampia e regolare, e lungo la quale già allora le case dovevano obbedire ad alcuni modelli formali (in pietra, con mezzanini, bifore e camini). Ciononostante le aree lungo il fiume non assunsero mai un carattere residenziale in quanto l'infrastrutturazione della via d'acqua le legava sempre più alle attività di trasporto e commercio. L'"artificializzazione" del waterfront è stata, infatti, legata per lungo tempo solo alle attività commerciali di carico e scarico, dando luogo ad un paesaggio lungo i margini del fiume costituito dalle relazioni tra le diverse geografie dei luoghi e le attività ad esse legate: così l'invaso fluviale era costantemente occupato dai *rabelos*, le antiche imbarcazioni che trasportavano il vino di Porto, il basamento naturale roccioso di Villa Nova de Gaia e della Ribeira era animato dalle attività di pesca ed essiccazione del baccalà, mentre i costoni rocciosi della riva atlantica venivano punteggiati dalle attrezzature di difesa del bacino portuale verso nord con il Forte São João da Foz, il castello de Queijo e quello di Leça (XXVI secolo).

Fino a questo momento, dunque, l'immagine del fiume era associata solo alla sua infrastruttura: solo successivamente, in relazione ai lavori di miglioramento e ampliamento del porto intrapresi a partire dal 1787 dalla Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro, inizia lo studio per un ampio progetto per la facciata urbana fluviale che propone la demolizione della muraglia, aprendo la piazza della Ribeira al fiume, con la ristrutturazione dei quartieri Miragaia e

Barredo. È in questo momento che comincia il processo di “estetizzazione” del fiume, processo che sarà poi realizzato successivamente in relazione agli ideali romantici del XIX secolo e alla concezione in termini paesaggistici e simbolici della promenade lungo il fiume, secondo un modello molto conosciuto in Europa per i giardini borghesi inglesi vicino al fiume ma completamente lontano e per l’epoca inconciliabile col mondo del lavoro. Si sviluppa notevolmente in questo periodo tutta la fascia edificata lungo l’oceano, il quartiere di Foz, tra la foce del fiume e Matosinhos: a partire dal 1854 si comincerà a lavorare nuovamente sull’apertura dell’asse di Boavista fino all’incrocio con la strada per Matosinhos, proprio mirando a indirizzare l’espansione della città verso ovest e a stabilire l’unione di Porto con il mare. La costruzione di un nuovo porto protetto a Leixoes (1864-1892), fuori dalla città, nel comune di Matosinhos, determinerà la decisione di stabilire lì il nuovo porto commerciale nel 1908 come alternativa definitiva al porto fluviale. Ciò rientrava all’interno del piano nazionale per il miglioramento dei porti marittimi e la creazione di nuove infrastrutture ferroviarie, piano che per Porto significò la costruzione delle prime linee ferroviarie per il collegamento delle aree portuali tra loro e con la città, in particolare con i due nuclei di concentrazione più forti, Foz do Douro e Matosinhos, attraverso due tracciati che correavano sia lungo la costa alta (asse di Boavista) che per la costa bassa lungo il margine fluviale. La delocalizzazione del porto e il nuovo rilevato costruito per la ferrovia, determinarono un progressivo abbandono della relazione diretta delle aree del Marginal tanto con la città che con il mare. Solo con l’attenzione europea intorno alla metà degli anni ’90 verso il tema dei waterfronts e le diverse occasioni presentatesi per la città (festival, eventi, programmi europei) inizia il processo di recupero di queste aree: il senso di queste operazioni ha visto, nell’arco dell’ultimo ventennio, determinare condizioni favorevoli all’attenzione architettonica e urbana per questi luoghi, in una logica che, come vedremo, va al di là del semplice recupero del fronte a mare, affermandosi sempre più come un’esigenza di recuperare le relazioni perdute tra la città e il mare e, assieme, la consapevolezza di costruire nuove forme ed usi dello spazio pubblico.

Questa considerazione si lega ad una di carattere più generale, secondo cui oggi pensiamo giustamente agli spazi della città con un repertorio molto più vasto rispetto al passato: le diverse forme urbane che è possibile catalogare ci restituiscono spazi architettonicamente complessi, che hanno costruito la città della nostra memoria ma che continuano ad accumularsi e sovrapporsi su un territorio permeabile. Fatima Fernandes e Michele Cannatà, in un loro testo sui nuovi spazi pubblici di Porto (*Formas Urbanas*), partono da questi spunti per

esaminare la situazione delle forme urbane dei progetti contemporanei, individuando nella discrepanza tra la storia e lo stato di fatto, tra il progetto d'architettura e il progetto urbano lo stato di degrado di molti spazi delle città portoghesi: *“ad un aumento riconosciuto a livello internazionale della qualità architettonica contemporanea in Portogallo, si assiste ad un degrado di qualità delle nuove aree urbane. Le ragioni di questo fenomeno sono complesse, ma tutte interrelate con processi economici che in poco tempo hanno alterato modelli sociali condizionati e repressi per molte decadi a causa di sistemi politici arretrati e decadenti. La fascia costiera e le aree urbane hanno sopportato forti pressioni, nell'arco di quindici anni, accentuando il disequilibrio tra l'interno e la costa in una situazione senza precedenti”*<sup>47</sup>.

Nell'offrire un repertorio di riferimenti di forme urbane, la scelta degli autori ricade su molte aree di Marginal destinate prevalentemente a spazio pubblico dai progetti realizzati negli ultimi anni, molti dei quali riflettono sui rapporti tra le diverse scale d'architettura e gli usi dello spazio sul margine della città di Porto. Solo in anni recenti, infatti, lo spazio pubblico è stato oggetto di riqualificazione poiché, in seguito ad una serie di programmi ed eventi, è come se si fosse trattato quasi di una “scoperta”: numerosi, infatti, i progetti che hanno operato sul territorio (*piano strategico Programa Polis, programma Area Metropolitana di Porto, piani attuati per le aree di riverfront/waterfront*) proprio in relazione e/o continuità con eventi (*Porto Capitale della Cultura 2001*) o grosse iniziative (*centro storico di Porto Patrimonio mondiale dell'UNESCO*).

Il ribaltamento operato è stato nella nuova maniera di pensare allo spazio pubblico. La città di Porto, infatti, forse anche in base alla sua particolarissima geografia fatta di salti di quota e notevoli differenze altimetriche tra le diverse parti di città, si è andata costruendo nel tempo secondo logiche urbane che prestavano attenzione alle singole unità edilizie che, accostate l'una all'altra, restituivano lo spazio vuoto per “differenza” con quello costruito. Mentre in gran parte delle città europee, piazze, larghi, assi viari e boulevards rientravano già a pieno titolo in una logica strutturante di conformazione della città, una planimetria della città di Porto ancora oggi testimonia – attraverso la sua morfologia - che lo spazio vuoto viene fuori prevalentemente come spazio di risulta, un residuo del costruito atto a consentire l'accessibilità e la mobilità tra volumi edificati. E infatti, anche gli eredi contemporanei della tradizione architettonica portoghese erano noti fino a qualche decade fa per i loro eleganti interventi alla scala dell'edificio. E' solo in tempi più recenti che si è iniziato a

---

<sup>47</sup> M. Cannatà, F. Fernandes, *“Formas Urbanas”*, Concreta 2002, pag. 9

pensare che questi spazi potessero costituire una risorsa da restituire alla collettività, e che, anzi, già solo tale programma fosse da considerare come progetto ambizioso e valido per la città: la gran parte degli interventi realizzati, infatti, sono opere attuate secondo il criterio del minimo intervento, in cui il nuovo si inserisce umilmente in un'architettura locale fortemente caratterizzata.



Rapporto sfondo/figura, Centro Storico/ Marginal, città di Porto

E in questo, la “scoperta” dello spazio vuoto come spazio pubblico ha riguardato una serie di larghi, piazze, giardini, viali all’interno dei tessuti già consolidati, in particolar modo nel centro storico, ma anche la consapevolezza di una possibile riappropriazione della distanza tra la città e l’elemento acqua. Il distinguo da fare, in questo caso, riguarda i rapporti di relazione con le cose che questi spazi intrattengono: una grossa distinzione, ad esempio, porta ad associare questi due diversi tipi di “residui” a una considerazione fatta precedentemente<sup>48</sup>. Proprio come aveva individuato Rowe nella Roma Imperiale o nella città barocca la coesistenza di due diverse modalità di strutturare il rapporto figura/sfondo, ancor più nella città contemporanea è possibile interpretare questa coesistenza. Se, infatti, abbiamo detto essere l’interstizio uno spazio “in-between” che

<sup>48</sup> Cfr. Par. 1.2.2. “Da sfondo a figura: interstizio VS margine”



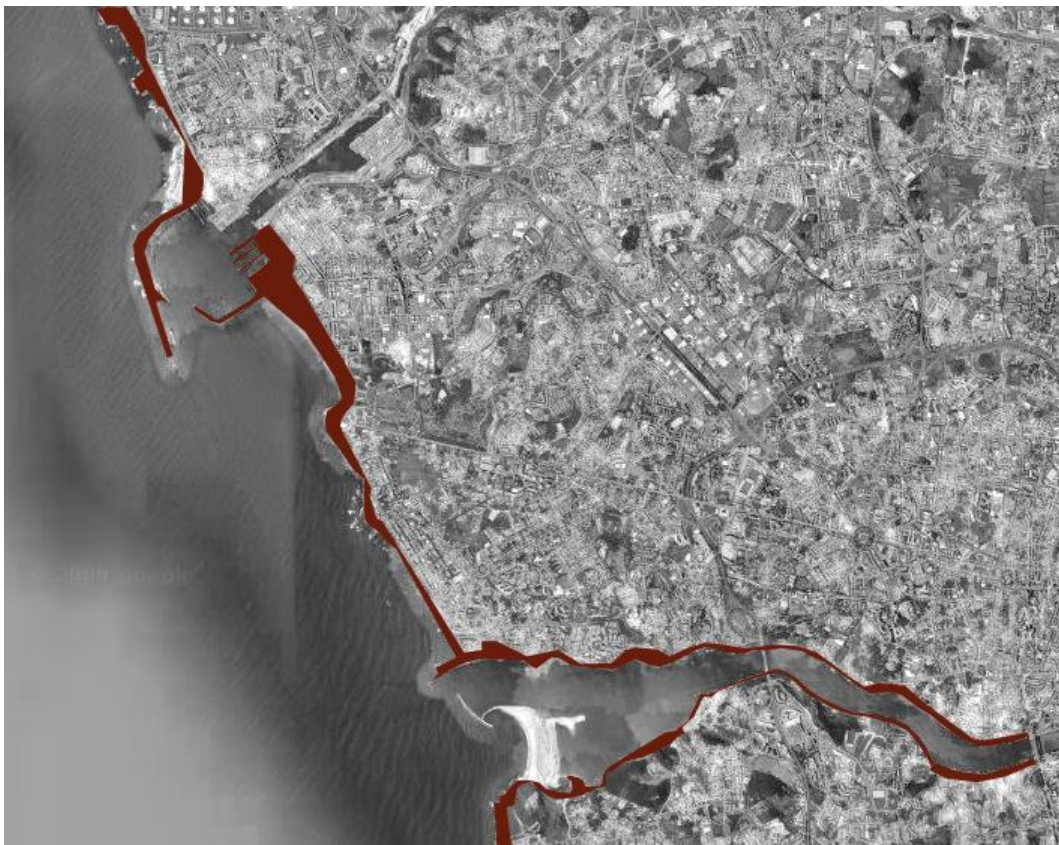
emerge, a una scala più minuta, all'interno di una stessa parte di città, e che l'insieme di questi spazi potrebbe costituire una sorta di nuovo "sfondo" per la città, allora nel caso di Porto tutti questi piccoli vacuoli, elementi residuali e vuoti urbani potrebbero essere ripensati non più come il negativo della città, ma come uno sfondo contemporaneo da cui si staccano i pieni del costruito. Cosa non valida, invece, per il Marginal, laddove lo "spazio bianco" individua questa volta una figura autonoma. In primo luogo esso comprende spazi che, oltre ad essere compresi tra la città e il mare, sono innanzitutto fuori dai nuclei consolidati, limitati spesso da condizioni orografiche e che fanno da margine per le parti cui accostano: sono, dunque, tutte aree che, seppur diverse tra loro, sono accomunate da una condizione di relazione. In secondo luogo la continuità che comunque si riesce ad avere tra tutti i suoi diversi tratti consente di leggerli ad una scala più ampia come un unicum rispetto al quale "marginare" la città. Si capisce perché, dunque, ci si riferisce ad esse non più come le aree del Marginal, ma nell'uso comune diventa "la Marginal" come volendo segnalare una nuova "figura" urbana che si è andata disegnando – oltre che sulla carta – anche nell'immaginario collettivo. E infatti, proprio a partire dalla differente misura di questa distanza e dal differente tipo di relazione che le diverse "parti geografiche" (mare, fiume, orografia) istituiscono o meno con la città, si passeranno in disamina i vari tratti del Marginal.



Porto, spazi pubblici in *"Formas Urbanas"*, Cannatà M., Fernandes F.

### 1.3.2 “Fare margine”? Le forme dello spazio pubblico del “Marginal”

Ad osservare il territorio della città metropolitana di Porto da uno dei suoi ponti, si ha la percezione di un paesaggio molto articolato dove le relazioni del fiume e dei rilievi collinari non si esauriscono nella loro natura geografica ma acquisiscono complessità attraverso le modalità insediative dell’architettura sul luogo. Oltre all’abitato che ridiscende la collina, soprattutto al calar del sole, si percepiscono chiaramente i contorni del fiume Douro, segnalati, da ambo i lati, da nastri luminosi che lasciano percepire che la città, anche nella sua sezione verticale, non finisce sull’elemento d’acqua indifferentemente, ma assume una forma spaziale che la aiuta a mediare questo rapporto. Ma quello che a una vista dall’alto – o a una scala più ampia - potrebbe apparire come un elemento continuo, in realtà è un sistema costituito da numerosi elementi che, a seconda dei tratti, assumono un loro specifico carattere.



Marginal delle città di Villa Nova de Gaia, Porto e Matosinhos

Il primo tratto del Marginal di Porto è quello che viene solitamente fatto coincidere con i progetti di Manuel Fernandes de Sa e Francisco Barata. Ma il tratto – sia per la sua misura che per la condizione di trovarsi in parte in prossimità del centro antico e di fronte il territorio di Villa Nova de Gaia – va descritto in relazione anche ad altri elementi.



Fernandes de Sa M. e Barata F., Marginal do Douro entre Alfandega e Passeio Alegre

La Ribeira e il *Muro dos Bacalhoeiros*. Prima che inizi il vero e proprio Marginal, infatti, ci troviamo in presenza di un altro tratto che viene identificato dagli abitanti del luogo come la “Ribeira”, il lungofiume: la differenza sostanziale tra i due è che il secondo è uno spazio che ha sempre visto una continuità del nucleo antico con il fiume e che quindi non ha mai perso una relazione diretta con esso, mentre il secondo, in tempi non recenti, indicava la via suburbana che costeggiava il corso d’acqua e conduceva verso borghi periferici o luoghi dal carattere diverso da quello del centro abitato vero e proprio. Ad esplicitare questa relazione tra la città e il fiume, nell’area della Ribeira, è l’elemento architettonico del “*Muro dos Bacalhoeiros*”, originariamente la parte sul fiume della muraglia “Fernandina” medievale e successivamente di servizio alle attività portuali di carico e scarico: quando la muraglia smise di avere funzioni difensive, il muro venne “abitato” e sorsero su di esso alcune case e una strada di servizio ad esse che ancora oggi porta il nome di “*rua de Cima do Muro*” (“strada sopra il muro”). E’ qui evidente quel processo di trasformazione da “*limes*”, il muro quando faceva parte delle murazioni che servivano a proteggere e separare “la città” da ciò che era considerato “fuori dalla città”, a “*limen*”, quando successivamente è diventato prima varco di passaggio di merci e di uomini e infine soglia tra il tessuto edificato e il suo spazio pubblico. La riqualificazione



avvenuta in occasione della *Cimeira Iberoamericana* ospitata a Porto nel 1998, ha visto l'intervento dell'architetto Manuel Fernandes de Sa concentrarsi sulla riqualificazione di questo spazio pubblico, dando più valore al muro, che già era stato riutilizzato per ospitare bar e ristoranti motore della vita notturna, attraverso la riconfigurazione dello spazio che lo lega al fiume con nuove ridiscese e al ponte Dom Luis con un sistema di rampe. Ciò conduce l'intervento su una logica interscalare: da un lato il muro stesso riconfigura a livello urbano tanto il tema dell'attraversamento – attraverso e sopra di esso – che quello dell'attacco a terra, costituendo una sorta di nuovo basamento per l'edificio della Ribeira; dall'altro la distanza tra il muro e l'acqua non viene più percepita come un qualcosa "al di fuori" della città, ma grazie ad un intervento analogo operato sugli spazi di riverfront a Vila Nova de Gaia, è come se formasse parte di un unico grande spazio pubblico che ingloba il fiume.



La Ribeira e il Muro dos Bacalhoeiros

Dall'Alfandega a rua da Ouro. Da qui in poi, il progetto per il Marginal parte quasi in sordina, caratterizzandosi come una "linea" atta ad istituire le connessioni veicolari e pedonali per raggiungere tratti in cui la sua misura assume dimensioni più adatte a sviluppare un progetto di diversa natura: è un progetto che si caratterizza essenzialmente come una riconfigurazione della sezione stradale, che a seconda dei tratti comprende, la strada carrabile, il rilevato tranviario e la passeggiata pedonale, mettendo in connessione alcuni elementi lungo il percorso, come ad esempio L'Alfandega, la vecchia dogana (oggi adibita a museo dei trasporti). A caratterizzare questo tratto è il diverso rapporto che l'edificio assume col fiume poiché, arretrando o avanzando rispetto ad esso, consente che la "linea" del Marginal si articoli, bypassando alcuni elementi e in alcuni casi addirittura "sdoppiandosi", come ad esempio accade dopo l'Alfandega, dove, essendo le case quasi sull'acqua, il percorso pedonale e tranviario continua a costeggiare l'abitato, mentre la strada carrabile si distacca, prendendo posto sul fiume e offrendo un percorso in auto sicuramente suggestivo. La linea assume il compito di porre in continuità il tratto ribeirino con l'area dei giardini successiva,

senza ciononostante perdere il contatto diretto col fiume, ma non ha la forza di favorire le connessioni trasversali tra la città e il Douro: infatti nella sua attuale configurazione, il limite non è più la strada, ma la quinta urbana edificata continua sul fiume che non consente di mettere in relazione il percorso costiero con alcuni elementi che corrono paralleli – quasi sempre a una diversa quota – al waterfront.



Parco dell'osservatorio delle specie volatili, Porto, 2010

Dall'osservatorio alla foce. In questo tratto la strada costeggia una serie di parchi e giardini, configurandosi come una linea che aggancia a sé di volta in volta i diversi sistemi di contatto col fiume in maniera differente. Il primo di questi spazi, l'osservatorio delle specie volatili, è in continuità tanto con la strada carrabile da un lato che col fiume dall'altro; il secondo è un parco di natura più urbana che media il lieve salto di quota esistente tra la strada e il fiume. In entrambi i casi, la strada perde il contatto diretto con l'acqua, distinguendo le aree di attraversamento veloce da quelle dello stare. Il terzo di questi spazi, il Jardim do Passeio Alegre, risponde alla logica del giardino romantico ottocentesco, che si distacca dal fiume per essere inglobato tra le due strade carrabili (Rua do Passeio Alegre e Avenida de Dom Carlos I).

Nonostante il diverso carattere dei tratti di lungofiume, ciò che interessa qui sottolineare è che in ciascuno di questi casi il limite dell'edificato viene ripensato di volta in volta sempre in rapporto con la strada, che diventa collegamento e percorso tra gli elementi del sistema fluviale: non siamo ancora in situazioni di bordo, né di margine, ma di un limite che, pur tenendo assieme tra loro elementi e spazi differenti, viene ridisegnato per essere letto come una linea cui si accostano elementi di diversa natura.



Limiti, lungofiume Douro, Porto, 2010

Proseguendo nella lettura dei tratti del Marginal, una volta indagata la linearità del sistema che costeggia il fiume Douro sul lato nord, passiamo ad un tratto che, pur non essendo in continuità geografica con il precedente, presuppone una continuità logica. Se, infatti, nei casi precedenti si è esaminato il configurarsi del Marginal come una linea, il caso che riguarda la Faixa Marginal di Matosinhos Sud e quello analogo di Leça da Palmeira vuole chiarire innanzitutto il perché in questi tratti si parli di “fascia marginale” piuttosto che di semplice “marginal”.

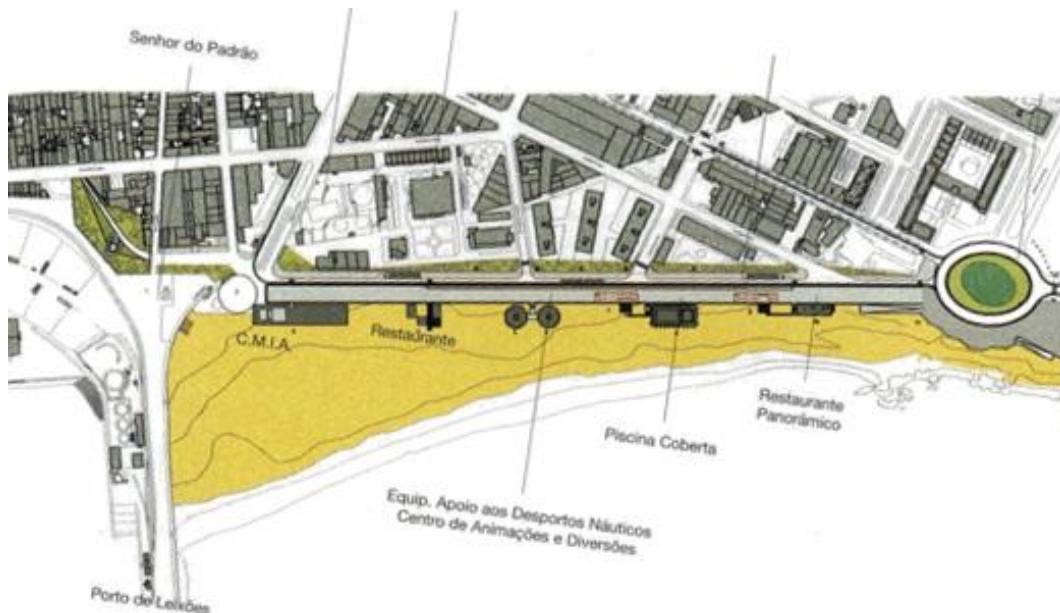
Nel caso di Leça da Palmeira, il progetto di Alvaro Siza risolve la riqualificazione della Avenida da Libertade con un progetto che prevede una fascia a verde e un percorso pedonale, che corrono paralleli alla linea di costa, e che si sovrappongono in alcuni punti per permettere l’attraversamento delle aree a verdi e il collegamento con due elementi di testata del percorso, opere precedenti dello stesso architetto: le note piscine naturali del 1966 e la Casa de Chà da Boa Nova del 1963. Alla striscia pedonale sono affiancate un’area parcheggio e la strada carrabile: la Marginal in questo caso si conclude talvolta con la misura della strada, altre volte, laddove possibile, viene aggiunta un’altra area parcheggi o a verde.

L’intervento, nel caso di Matosinhos, si concretizza grazie al Programma Polis, introducendo un nuovo concetto di spazio pubblico capace di rivitalizzare il fronte marittimo tra il porto di Leixões e il limite sud della città: il progetto, ad opera di Souto De Moura, prevede la creazione di quella che viene definita come *“una nuova piattaforma marginale accanto alla spiaggia”*<sup>49</sup>, in cui sono incluse le funzioni di parcheggio sotterraneo e un centro di monitoraggio e interpretazione ambientale. Oltre la misura più ampia della sezione di progetto, questa volta ciò che determina un cambiamento di significato facendogli assumere un significato di “fascia” è la sua perimetrazione: infatti, il progetto avrebbe potuto risolversi anche in questo caso con il ridisegno della strada costiera, mentre qui la sua sezione viene inglobata in quella più ampia di progetto, rientrando in un dispositivo che consente il passaggio dalla fine del sistema urbano alla spiaggia. E infatti, la spiaggia viene riqualificata con attrezzature ludiche e di ristorazione che non rientrano strettamente nella fascia, ma ad essa si connettono con un

---

<sup>49</sup> A. J. Guedes Marques, *“Intervenção em Matosinhos”* in AA.VV. *“Intervenção do Programa Polis em Matosinhos”*, Edição POLISMATOSINHOS, SA, matosinhos 2004

sistema di rampe e risalite ad una quota superiore. Da qui comincia una grande piattaforma di granito, in cui è inserita la striscia asfaltata della strada carrabile:



Souto de Moura, Faixa Marginal di Matosinhos Sul, planimetria di progetto

così, ai primi 19 m di larghezza pensati per ospitare il percorso pedonale e una pista, si alterna la strada carrabile, e poi ancora, nuovamente, la lastra granitica in cui sono inserite le rampe di entrata e uscita del parcheggio sotterraneo. L'accostamento a questa dei quartieri adiacenti è risolto attraverso una fascia arborea, in cui prendono posto anche le torrette per l'accesso pedonale al parcheggio.



Souto de Moura, Faixa Marginal di Matosinhos Sul, progetto

Il disegno proposto da Eduardo Souto de Moura prevedeva, tra l'altro, delle strutture per un ristorante panoramico, un bar/discoteca, una piscina coperta e una scuola di surf, con cui attrezzare la spiaggia e mediare il rapporto con la quota della fascia marginal, per meglio stabilire il legame tra la griglia della città e il mare. Così come osservato da Nuno Grande, "Souto de Moura utilizza un



*linguaggio industriale per questa connessione, riproducendo architetture ready-made che reinterpretano la memoria funzionale della città portuaria – chiatte, banchine, gru, container e serbatoi di carburante – ora progettati con un glamour cosmopolita”.<sup>50</sup>*

A prescindere da queste nuove “macchine” non realizzate, la differenza sostanziale, rispetto ai precedenti progetti, è che non è più la linea che accosta, con un procedimento additivo, agli elementi che di volta in volta si trova a delimitare, ma si assiste alla creazione di quella famosa “*lisièr ideal*”<sup>51</sup> che media il rapporto tra due sistemi, in questo caso la spiaggia e il fronte edificato, individuando insieme un dispositivo e una figura altra, una sorta di prima ed elementare “forma della distanza”, di cui forse il margine è una sua derivata più complessa.



Faixa Marginal di Matosinhos Sul, Matosinhos, 2010

---

<sup>50</sup> N. Grande, “*Passeio Atlântico: tres faces de um projecto urbano*” in AA. VV. “*Passeio Atlântico*”, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002

<sup>51</sup> Cfr. Par. 1.2.1 “Da linea a superficie: limite, confine, bordo, margine”, voce “bordo”



De Solà Morales, Passeio Atlantico, planimetria di progetto

Lo spazio urbano che si estende tra la Spiaggia do Molhe all'estremità sud dell'Avenida Montevideu di Porto, e l'inizio, verso nord, del marginal di Matosinhos, è uno spazio in primo luogo molto complesso e diversificato, il cui ridisegno, ad opera dell'architetto catalano Manuel de Solà Morales, *“si basa sul concetto che la città si debba aprire al mare e che possa essere un confine armonioso tra spazi costruiti e spazi naturali. Il Passeio Atlantico costituisce un vero continuum di verde e di blu in cui si succedono aree con “ambienti” tanto distinti quanto evocatori (...)”*<sup>52</sup>

La volontà di costruire quello che viene definito come un “confine armonioso” nasce proprio dalla consapevolezza che quest'area, proprio per la sua natura di stare tra sistemi differenti, sia stata nel tempo lo scenario di varie attività e che oggi costituisca un parterre di diversità in cui, attraverso il progetto del nuovo, ciascuno spazio lega una parte di città ad un'altra attraverso la sua natura di “margine”.

Il litorale atlantico di Porto è una sponda urbana fortemente occupata, in cui i multipli tratti trasversali al mare si riducono nel rapporto con la città a grandi allineamenti di strade rettilinee, con facciate e muri continui. Quasi tre chilometri di punti irregolari e vallate rocciose si sono viste uniformate lungo le ampie prospettive delle Avenidas do Brasil e Montevideu, e il Largo Rio de Janeiro. Oltre queste, il tratto tra la Rotonda del Castello do Queijo (l'attuale piazza Gonçalves Zarco) e la piazza Cidade do Salvador, area più ampia prima che

<sup>52</sup> F. Nunes Carreira, *“O Passeio Atlantico, o POLIS e o Grande Porto”* in AA. VV. *“Passeio Atlantico”*, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002

il mare inghiottisse una parte del terrapieno di sostegno alla strada e parte della zona, già abbandonata, dove venivano depositate le reti da pesca ed essiccato il merluzzo. Con il crescere delle città di Porto e Matosinhos già si andava pensando ad una soluzione per questa grande area che per molto tempo costituì una “frangia” per le due municipalità. Una frangia sostanzialmente invasa dai bagnanti che occupavano i luoghi tra il Castello del Queijo, la fortezza del XVII secolo, e il molo sud del porto di Leixões, area che era ripartita in diversi tratti di spiaggia (Praia Nova, Moderna, Emilia Barbosa, do Allen, Internacional etc...) non tanto per la loro diversità geografica, quanto per la forma di controllo che numerosissime autorità e istituzioni richiedevano, a cui si andavano poi sovrapponendo le attività legate alla crescente attività balneare. Quest’ultima vide un calo crescente negli anni ’60 dello scorso secolo, quando ci fu il boom delle spiagge dell’Algarve, la regione a sud del Paese, la progressiva industrializzazione di Matosinhos, ma soprattutto la contemporanea infrastrutturazione del porto di Leixões: il suo molo, una vera e propria barriera che interrompe bruscamente la continuità della costa, e le modalità poco chiare con cui risulta come se fosse inserito nella maglia urbana, spiega la sensazione di un “avanzo di spazio” disconnesso e con poco carattere rispetto a quella che era stata fino ad allora la natura dei luoghi.<sup>53</sup>

Diverse proposte sono state fatte nel tempo per la riqualificazione di quest’area tra le quali si ricordano il Progetto dell’area sportiva del Castello do Queijo del 1948 (in cui si prevedeva la costruzione di un grande comparto urbano che comprendesse hotel, casinò, piscina, pista di pattinaggio e finanche un ippodromo) e il Piano Auzelle del 1961 che prevedeva la costruzione di un Parco di Attrazioni, un salone di feste e una piscina pubblica, ma in nessuna di queste e delle successive proposte si pose come opzione la riconquista e l’allargamento della spiaggia come completamento ludico, perché tendevano a utilizzare l’area secondo una logica che ragionava in favore di una sovrapposizione di uno scenario nuovo ma in gran parte alieno allo stato dei luoghi.

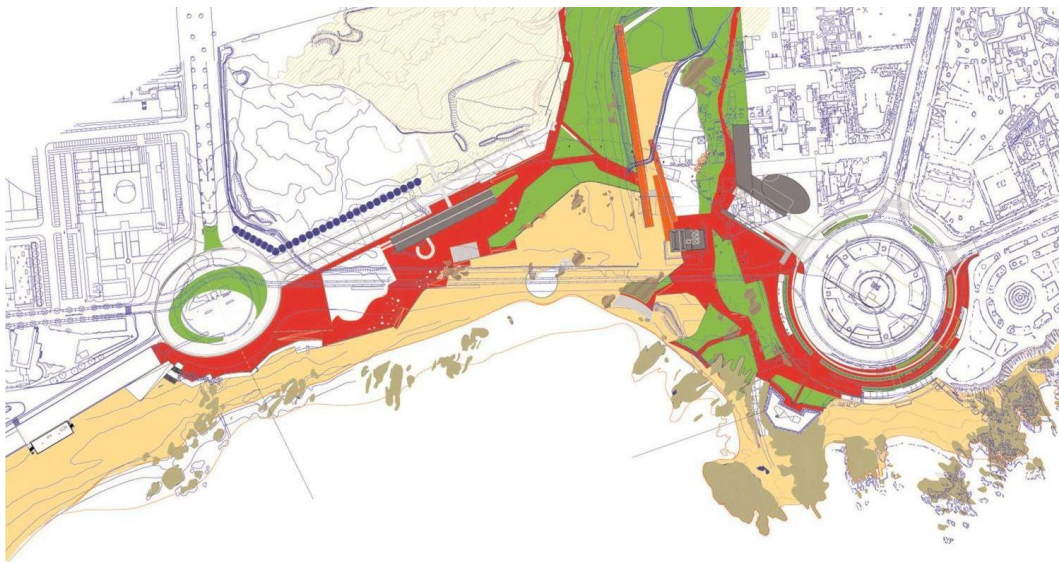
Il **progetto di Manuel de Solà Morales**, invece, interpreta bene tanto le condizioni geografiche del luogo quanto la condizione presente delle diverse parti di città che su di esso affacciano: la parte terminale del quartiere di Foz che affaccia sulla costa rocciosa, il Parque da Cidade che fa da “foce” alla valle de Galhineiras verso l’oceano, l’inizio del sistema insediativo di Matosinhos Sud che si pone come una quinta sulla spiaggia sabbiosa. Alla lettura dei luoghi si somma

---

<sup>53</sup> Cfr. José Salgado, “*Memoria dos lugares*” in AA. VV. “*Passeio Atlantico*”, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002

la strategia di progetto che propone, secondo le parole dello stesso architetto, di *“scomporre l’interpretazione stradale locale, unitaria e monolitica, e introdurre un’altra scala per esperire la città e la costa. E’ la scala che cerca il riconoscimento delle forme minori del terreno, quelle che si riconoscono e si scoprono percorrendo i distinti episodi.”*<sup>54</sup>. Tanto la geografia e la natura insediativa quanto l’approccio alle diverse scale del progetto, consentono sì di unire in un unicum i diversi margini di città, facendoli convergere verso lo spazio ibrido di Piazza Gonçalves Zarco, ma anche di ridare a ciascuno di essi il proprio spazio.

Il progetto parte dal riconoscimento paesaggistico della forza della valle di Galinheiras che, annidandosi nella bocca del Queijo, formava da est a ovest, il versante che ha dato luogo all’asse di Boavista, il tracciato viario più forte della regione di Oporto. La cartografia antica e i piani geologici danno prova dell’ostruzione morfologica che, su questa forma naturale, produsse il terrapieno che realizzò nel 1880 la compagnia Carris de Ferro di Porto per arrivare con le sue linee ferroviarie a Matosinhos e come più tardi, nel 1890, la progressiva costruzione della colmata di Rio de Janeiro aumentò il terrapieno in spessore e altezza, forzando la mano a un fronte verticale di difficile stabilizzazione sulla linea litorale. La riflessione contemporanea sul territorio permette e reclama un uso di questi spazi non solo come riserve naturali, quanto piuttosto come *“spazi pubblici civilizzati, prodotto dell’elaborazione e dell’attività umana, veri prodotti culturali del nostro tempo”*<sup>55</sup>.



De Solà Morales, Passeio Atlantico, superfici di margine, stralcio planimetrico

<sup>54</sup> M. De Solà Morales, “Oporto, Passeio Atlantico: Topografia marítima como estructura cívica” in M. De Solà Morales, “De cosas urbanas”, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2008, pag.46

<sup>55</sup> *Ib.*

## LA PASSEGGIATA LITORALE e la PIAZZA.

Se prendiamo in esame, ad esempio, la parte di progetto che prevedeva la riqualificazione della passeggiata su Avenida Montevideu, terminale di un grande asse che costeggia la parte della città di Porto che dà sull'Atlantico, possiamo notare come viene risolto "l'attacco della città sul mare" attraverso il salto di quota. La passeggiata lungo la costa viene duplicata: alla quota superiore, vengono riqualificati i giardini esistenti accanto all'Avenida Montevideu, creando lo spazio, oltre la strada, antistante all'edificio di Foz, mentre alla quota inferiore viene ideato un itinerario pedonale, leggero, in legno, che viene appoggiato alla scogliera, arrivando in alcuni punti a toccare il mare. E' questo uno spazio che viene ridato alla costa, prima inaccessibile e inospitale, e che viene collegato al suo doppio, alla quota superiore, tramite trasversali che si riconoscono per cambi di materiali, sistemi di risalita come scale e rampe, ma anche bar, terrazze e piattaforme attrezzate.

Questo pezzo vede come proprio terminale la Piazza Gonçalves Zarco, il cui ridisegno permette un'efficace connessione con i pezzi successivi: la modellazione della piazza avviene cambiando le proporzioni delle sue superfici, "rompendole" in differenti settori circolari, di differente natura (pietra, aiuola, giardino, pavimentazione) e a diverse quote, che individuano ciascuno la parte di città che su di essa converge. In continuità con la Avenida do Brasil, infatti, la vegetazione accompagna la chiusura dei giardini di Montevideu, verso un settore pavimentato che funge da terrazza e che si sdoppia in una rampa di ridiscesa e un anfiteatro a livello intermedio. Nell'angolo della Avenida Rio de Janeiro, si propone la costruzione di un piccolo chiostro, che serve da transizione tra l'ampio spazio della piazza e la struttura del viadotto: costituisce l'attacco di una scala di accesso rivolto alla spiaggia e alloggia, nella parte inferiore, i servizi di accesso al parcheggio sottostante.



De Solà Morales, Passeio Atlantico, Porto, 2010

## IL PROGETTO della SUPERFICIE

Dal punto identificabile con il Castello do Queijo prende forma, tra il pattern sabbioso della spiaggia e quello verde del Parque da Cidade, l'innesto di un nuovo "colore" che è quello fornito dalla superficie di progetto: sul territorio appaiono così "ritagliate" – talvolta affiancate, altre volte sovrapposte – tre diversi superfici su cui poggiano frammenti, preesistenti e di progetto, di diverse parti di città.

La ridefinizione di quest'area parte con la costruzione di un viadotto che consente di collegare l'area di accesso al Parco della città con la spiaggia atlantica, generando una configurazione di uso pubblico assolutamente singolare. Il nuovo tracciato dell'Avenida do Rio de Janeiro si dispone su un tratto di viadotto sopraelevato, largo 16 metri, in cui sono previsti una passeggiata pedonale solo sul lato mare, la carreggiata stradale e il tramvia elettrico. Progettato come una lastra di cemento bianco a due ali sopra un unico pilastro asimmetrico, definisce un nastro orizzontale di 90 cm di spessore frontale, per una longitudine di quasi 150 metri, che stabilisce le sue proporzioni e permette la visibilità superiore e inferiore verso l'acqua e verso il cielo. Il confine che separava queste due aree – la strada – si innalza, permettendo così l'accostamento di due superfici; l'una di sabbia, l'altra di verde.

Su queste, oggetti a diverse scale sono "poggiati": il preesistente Castelo do Queijo, punto nodale per la connessione dell'area con la passeggiata lineare proveniente da sud; il preesistente edificio del Collegio Luso-Internacional che, da stazione balneare nelle previsioni di progetto è ancora oggi in rovina, ma – nonostante ciò – svolge un ruolo centrale all'interno dell'area come fuga prospettica dai diversi punti della passeggiata; l'attraversamento del parco; la piattaforma a mare; le sedute; l' "edificio trasparente" che ricollega alla quota della strada e alla passeggiata di Matosinhos Sud di Souto de Moura. In alcuni punti la superficie naturale si mescola con quella artificiale di progetto e dà luogo a degli innalzamenti che – oltre ad essere punti panoramici – permettono una completa fruizione pedonale dello spazio senza invadere la natura quasi incontaminata del luogo.



De Solà Morales, Passeio Atlantico, verso il castello do Queijo, Porto, 2010

La continuità del parco verso il mare si stabilisce approfittando degli elementi naturali originari : l'alveo del torrente e la scarpata arbustiva, su cui si propone la creazione di una nuova vasca di 3.250 m<sup>2</sup> alla quota di 7.50 m. e un cammino di ridiscesa dal parco al mare dalla quota 8.50 alla quota 5.50, realizzato in pietra calcarea e attrezzato con panche e illuminazione notturna per conferirle un carattere più urbano. Entrambi gli elementi creano una direttrice visuale che orienta il visitatore verso la spiaggia e, al tempo stesso, consolida la topografia del fondovalle. Sulla superficie della spiaggia, invece, si propone la costruzione di due frange di ostacolo alle onde: nuove rocce granitiche (portate da cave o litorali vicini) e muri di difesa di altezza fissata dagli studi marittimi. Entrambe le operazioni definiranno l'immagine paesaggistica del nuovo litorale, come spazio intermittente e di carattere naturale, un ibrido tra spiaggia e parco. Sono previste anche delle piattaforme singole come scenari o luoghi di gioco o riposo.

Così come il preesistente Castello do Queijo perimetra la superficie di margine da un lato, dall'altro, è il nuovo edificio trasparente a risolvere il collegamento con il bordo del Marginal di Matosinhos: oltre a definire una sorta di landmark per questa area e l'inizio del fronte a mare densamente edificato di Matosinhos, l'edificio polifunzionale si propone a livello urbano come ulteriore vista sul mare, questa volta dall'alto. Attraverso i temi dell'"attacco a terra" e dell'"attacco al cielo", l'edificio consente di essere vissuto come spazio pubblico indipendentemente dalla sua accessibilità interna: alla terrazza-belvedere, infatti, si accede direttamente dal parco, attraverso una passerella sopraelevata che bypassa completamente l'uso del suo stesso corpo.

La disamina di questi progetti conduce ad una prima riflessione tanto sull'esplicitazione della natura di questi spazi, che sulle "tecniche" compositive del loro ridisegno. Dallo studio si evince chiaramente che non tutto ciò che "margina" la città verso il mare è margine propriamente inteso: c'è il progetto del limite, attraverso il ridisegno della sua propria linea, che può essere a seconda dei casi un muro o una strada ripensati nella loro sezione; esistono invece i tratti di "faixa marginal", in cui è l'individuazione di una diversa misura a guidare il progetto di bordo inteso come dispositivo autonomo tra la città e il mare; esistono infine le nostre aree di margine, in cui è la consapevolezza dell'accostamento di diverse superfici a generare logiche di progetto differenti. E' quest'ultimo un procedimento simile alla tecnica del collage, in cui la tecnica *"consiste nell'incollare su una superficie ritagli, frammenti di materiali diversi"*<sup>56</sup>,

---

<sup>56</sup> Coletti, Sabatini, "Dizionario della Lingua Italiana "IL SABATINI – COLETTI", Rizzoli-Larousse, 2007, pag. 394, voce "collage"



secondo un metodo di assemblaggio che prevede l'integrazione delle diverse superfici tra loro e la sovrapposizione di altri oggetti applicati sul loro supporto. Applicato ad una scala più minuta, è come se il progetto di Solà Morales riprendesse le teorie della Collage City di Rowe e Koetter, in cui elementi tra loro in collisione non vengono sottoposti ad un procedimento selettivo ma trovano un compromesso nella loro stessa convivenza, attraverso un metodo *“che trova la sua virtù nell'ironia, che sembra essere una tecnica per usare cose e al tempo stesso screditarle”*, che possa *“stimolare una realtà di cambiamento, movimento, azione, storia”*.<sup>57</sup>

Questa prima, intuitiva osservazione, vuole costituire solo un'anticipazione di pratiche compositive adottate per la sperimentazione effettuata sul caso-studio napoletano che troverà specificazione nel terzo capitolo.



De Solà Morales, Passeio Atlantico, verso il Parco da Cidade, Porto, 2010



De Solà Morales, Passeio Atlantico, dal parco al viadotto, Porto, 2010

<sup>57</sup> C. Rowe, F. Koetter, *“Collage City”*, First MIT Press Paperback Edition, Boston, 1983, pag. 149



**Specie di margini:**

**specificità di possibili spazi urbani**

**Especies de margenes:**

**especificidades de posible espacios urbanos**

## **2.1 Ai margini dei paesaggi urbani:**

**uno “zoom” sulle aree tra la città e il mare**

**En los márgenes de los paisajes urbanos:**

**un « zoom » en las zonas entre la ciudad y el mar**

### **2.1.1 Periferie della storia**

**Periferias de la historia**

### **2.1.2 UNESCO “Buffer Zones”**

**“Zonas parachoques” de la UNESCO**

### **2.1.3 Aree retroportuali**

**Las áreas atrás de los puertos**

## **2.2 Marseille: da “waterfront” a frangia urbano-portuaria**

**Marseille: de “frente de mar” a “franja urbana-portuaria”**

### **2.2.1 Le differenti interpretazioni del margine città-porto: i progetti del 1994**

**Las diferentes interpretaciones del margen ciudad-puerto: los proyectos del 1994**

### **2.2.2 Euromediterranée 2013: il ribaltamento della questione**

**Euroméditerranée 2013: la vuelta de la discusión**

## **2. ESPECIES de MARGENES : especificidades de posibles espacios urbanos**

### **2.1 En los márgenes de los paisajes urbanos: un « zoom » en las zonas entre la ciudad y el mar**

- 2.1.1 Periferias de la historia
- 2.1.2 “Zonas parachoques” de la UNESCO
- 2.1.3 Las áreas atrás de los puertos

Esta parte de la tesis se enfoca la cuestión. En primer lugar, el concepto más bien abstracto del margen adquiere ahora un mayor grado de realidad: se mostrará una breve revisión del concepto, desarrollado a través de la idea de Manuel de Solá Morales de "periferias de la historia" y el papel que desempeñan en la conservación del Patrimonio de la Humanidad las "zonas tampón" ("buffer zones"), establecidas por la UNESCO, en un intento de establecer relaciones entre términos similares y entender el posible papel de estas áreas en relación con aquellas que son márgenes, pero al mismo tiempo, tratando de no adjuntar el informe en términos de opuestos.

Además, entre los márgenes de diverso tipo que pueden ser reconocidos dentro de la ciudad contemporánea, las zonas de la ciudad que "marginan" el mar son de interés particular por varias razones. La primera, en relación con la investigación, es que, antes que ser espacio "entre las cosas", el margen es la rama de una parte de la ciudad. Mientras que en otros casos el margen inevitablemente se encuentra entre dos sistemas diferentes, más antropogénicas o no, en el caso de estos espacios es paradigmático que la ciudad se relacione con su "fin" y el principio de un elemento natural como el agua. En algunos casos, las ciudades se van destacando más o menos del mar, dejando la playa o parte de ella como una "zona tampón" para su protección. Con el gran desarrollo de las instalaciones portuarias que se produjo en la primera mitad del siglo pasado, es como si una nueva pieza hubiese sido anexionada a la ciudad desde el mar, perjudicando el uso de la mayoría de las áreas detrás de ella. Su fracaso a en la reabsorción de la ciudad, ayuda en su condición de ser margen de la ciudad, entrando en ellas algunos elementos que una vez tuvieron su propio valor funcional, de ubicación y relación y que ya no pueden encontrar más. Si a esto le sumamos la reciente tendencia de trasladar la mayor parte de las instalaciones portuarias con el fin de promover la recuperación de la relación con el mar y evitar la invasión de estas estructuras, estas zonas marginales de la

ciudad costera pronto estarán en una posición de buscar su valor específico. Va a ser un problema en la composición urbana entender cómo la cuestión de los "waterfront" se jugará no sólo con respecto al "plano vertical" del frente marítimo, sino también con respecto a una superficie – de gran tamaño – que tendrá que resolver la configuración de un "plano horizontal" entre la ciudad y el mar, a fin de transformar este tipo particular de márgenes urbanos en paisajes de margen.

## **2.2 Marseille: de "frente de mar" a "franja urbana-portuaria"**

### **2.2.1 Las diferentes interpretaciones del margen: los proyectos del 1994**

### **2.2.2 Euroméditerranée 2013: la vuelta de la discusión**

Al igual que con el primer capítulo, las cuestiones planteadas aquí sobre las áreas entre la ciudad y el mar se explicitan en referencia al caso de estudio de Marsella. El caso de estudio se elige, entre otras, por dos razones. En primer lugar, por ser un puerto Mediterráneo, puerto que siempre lo ha sido debido a sus bahías naturales. Esos puertos se diseñaron en apoyo al diseño tanto de su geografía como de su ciudad, pero solo hasta el desarrollo de la infraestructura que más tarde incorporó estas piezas como "puertos históricos", alejando la ciudad y construyendo entre sí una distancia. La ciudad de Marsella, sin embargo, se ha dedicado durante años al debate de la relación entre la ciudad y su puerto, hasta llegar a la construcción física de una nueva idea para las áreas de margen.

La comparación de los planes para la zona portuaria de la década de los 90 y el proyecto que están construyendo para EuroMediterrannée 2013, permiten enfocar las cuestiones principales: en primer lugar, la resolución de la composición, que combina la infraestructura con lo urbano de acuerdo a lógicas diferentes y métodos de los años 90; por otra parte la existencia de lo que se denomina "franja urbano-portuaria" y los diferentes enfoques con respecto a un espacio que es reconocido como "otro" lugar, no exclusivamente atribuible al puerto o al tejido urbano, pero con una especificidad que puede incluso ser considerado como una "ciudad dentro de la ciudad". En el primer caso, serán revisados los proyectos del 1994 de Ignaci de Solá Morales, Aldo Rossi, el estudio de Grumbach y Atelier 9. Los proyectos todavía hablan en términos de redefinición del frente de mar, reconfiguración del eje de línea de costa y la construcción de un nuevo "puerto viejo": en su diseño las diferentes resoluciones ven aún la afiliación de estas áreas al puerto o a la ciudad. Sin duda,

los ejemplos son interesantes porque - a pesar de su falta de aplicación - dan una idea de la relación de algunos elementos entre sí y con las partes próximas, y tal vez, incluso la diversidad de las soluciones propuestas puede dar lugar a algunas invariantes. El diseño contemporáneo, con su diferente “mirada” nos deja entender, sin embargo, cuáles son los temas que se tratarán en la identificación de estas áreas: el nuevo perímetro, la identificación de rasgos diferentes en relación con los que forman parte del margen, su tematización

## 2. SPECIE di MARGINI: SPECIFICITA' di POSSIBILI SPAZI URBANI

### 2.1 Ai margini dei paesaggi urbani: uno “zoom” sulle aree tra la città e il mare

Questione centrale di questa parte della ricerca riguarda la specificazione dei tipi di margine, o meglio le diverse “specie”, che si individuano all’interno della città contemporanea. Si è affermato spesso che di margini bisogna parlarne al plurale, seguendo una visione secondo cui il margine è confuso o volontariamente fatto coincidere con i limiti di una parte urbana che essi vanno a definire. Nel caso di questa ricerca la pluralità del termine assume un’accezione di significato indubbiamente diversa: il margine è un’area, una superficie individuata e in quanto tale esiste molto spesso nella sua singolarità; all’interno della città contemporanea è chiaro che se ne potranno però individuare di diverse specie. La pluralità del termine fa dunque riferimento a tutte le diverse declinazioni che essa può assumere:

*“Margini e bordi si prestano a più descrizioni: sono le aree di prossimità di un centro urbano e quelle disposte lungo una infrastruttura di trasporto o di un corso d’acqua; sono gli artefatti dell’antropizzazione e gli elementi di naturalità che delimitano aree e situazioni come la strada che delimita un abitato o il filare d’alberi che contorna un campo coltivato. Rispetto ad una prima distinzione, le grandi aree urbanizzate sembrano trovare un limite nei margini naturali costituiti dai rilievi montuosi e dal territorio del mare. Tuttavia, esse sono attraversate da altri confini costituiti dai bordi del reticolo dei corsi d’acqua e di quelli della rete dei trasporti su ferro e su gomma e sono intervallate da un sistema di spazi liberi più o meno continui, coltivati o abbandonati. Qui si confrontano e si sovrappongono i confini di un primo insieme di margini e di bordi, da quelli naturali dei rilevati rispetto alla pianura a quelli dei bacini imbriferi dei fiumi, a quelli delle fasce lungo le reti naturali e lungo le infrastrutture, a quelli infine del reticolo dei molti confini amministrativi, nazionali, regionali, provinciali e comunali. (...) Ma il contesto è costellato da una molteplicità di altre aree di*

*bordo i cui margini si ritrovano nelle aree costruite: sono i margini che circoscrivono un quartiere o un'area dismessa; sono i margini di un sistema di aree relitte ed intercluse tra un costruito incoerente che possono essere trattate come un parco di cintura urbana o come cunei tra aree costruite; sono i bordi di un percorso alternativo di transito o di uno spazio aperto che ci permette la percezione di un manufatto storico, di una vista particolare, oppure una significativa addizione verde che possa fungere come una preziosa pausa di silenzio tra la città e il suo fiume. (...) Nella continuità geomorfologia del territorio il margine e il bordo corrispondono a situazioni di mezzo tra contesti urbanizzati con diverse densità e morfologie insediative e con diversi usi del suolo e diverse partizioni paesaggistiche. (...) Più in generale le situazioni di margine si configurano come spazi residuali: esse sono il risultato di azioni i cui contenuti, confini e limiti non hanno tenuto conto di ciò che rimaneva; sono numerose e il loro utilizzo richiede sempre un quadro di riferimento più ampio.”<sup>58</sup>*

Un insieme di luoghi altamente eterogenei che possono diventare parte di un nuovo testo urbano per la città d'estensione. Ma tra i diversi tipi di margine che è possibile riconoscere all'interno della città contemporanea, le aree della città che “marginano” il mare rivestono oggi particolare interesse per vari motivi. Il primo, rispetto alla ricerca, è che come si è detto il margine ancor prima di essere compreso tra cose è la propaggine di una parte di città: mentre in altri casi il margine viene per forza di cose a trovarsi tra due differenti sistemi – più o meno antropizzati – ma nei quali comunque la mano dell'uomo ha in qualche misura operato, nel caso di questi spazi è emblematico il fatto che la città si debba relazionare per forza di cose con la sua “fine” e il principio di un elemento naturale – come quello dell'acqua. A seconda dei casi, le città si sono più o meno distaccate dal mare, lasciando la spiaggia o parte di essa come “fascia di rispetto” e allo stesso tempo di protezione. Con il grande potenziamento delle infrastrutture portuali avvenuto nella prima metà del secolo scorso, è come se una parte nuova fosse stata annessa dal mare alla città, impedendo l'uso di gran parte delle aree a ridosso di esse. Il loro mancato riassorbimento all'interno della città, ne favorisce la condizione di margine della città, ricadendo al loro interno elementi che una volta avevano un proprio valore funzionale, di posizione e di relazione e che – di fatto tagliati fuori dall'una e dall'altra parte – non riescono più a ritrovare. Se a questo si aggiunge la recente tendenza di delocalizzare la gran parte delle attrezzature portuali al fine di favorire il recupero del rapporto

---

<sup>58</sup> Treu M. C., “*Margini e bordi nella città in estensione*” in Treu M.C., Palazzo D., “*Margini. Descrizioni, strategie, progetti*”, Alinea, Firenze, 2006, p. 26

col mare e l'invasività di tale strutture, ci si troverà presto nella condizione in cui queste aree di margine della città sul mare dovranno ritrovare un loro specifico valore. Sarà un problema di composizione urbana il tentare di capire come la questione dei "waterfront" si giocherà non più solo rispetto al *piano verticale* del fronte marittimo, ma su una superficie che – con la sua misura – dovrà risolvere la mancata configurazione di un *piano orizzontale* compreso tra la città e il mare. Per trasformare questa particolare specie di margini urbani in paesaggi di margine.

Questa parte della dissertazione si struttura però non solo nella specificazione delle aree retro-portuali, ma anzi una prima parte intende legare le aree oggetto di questa ricerca, che sono state individuate nel capitolo precedente, a questioni più specifiche riguardanti l'organizzazione e la gestione del territorio. Nel vocabolario "*Espace Urbain. Vocabulaire et morphologie*", ad esempio, nella sezione dedicata alle nozioni preliminari sulla morfologia urbana, troviamo una definizione del termine "margine" che lo lega anche ad altri termini individuandolo come uno "*spazio di frontiera intorno a un agglomerato o a un quartiere, generalmente considerato in posizione di subordinazione. La frangia urbana è la traduzione fisica di intervalli dagli ampliamenti urbani scarsi o nulli al limite di aree urbanizzate, situati al di là di una barriera di crescita favorevole alla formazione di grandi influenze. La soglia è lo spazio a partire dal quale si entra in un'altra condizione, sistema o comparto urbano, tra due quartieri o tessuti differenti*<sup>59</sup>".

Il margine è in questo caso considerato come un termine ancora astratto, che tradotto in termini fisici diviene una "frangia urbana", un intervallo tra due diversi sistemi urbani che può essere associato al concetto di soglia. La cosa interessante è il rimando ai "termini simili" tra cui vengono indicate le voci "*arresto della città*", "*contatto urbano-rurale*" (che abbiamo visto essere oggi discutibili) ma soprattutto il termine "*zona tampone*". Tale termine è sinonimo a sua volta di "*buffer zone*", che a livello più generale sta ad indicare un'area compresa tra due o più aree con regole o statuti ben determinati, come ad esempio due stati governativi tra i quali si inseriscono come zone "neutre" o, quando in guerra, demilitarizzate, prevedendo però in alcuni casi un loro statuto autonomo. Lungi dal voler istituire un possibile "statuto" per queste aree, si tenterà qui di comprendere quanto anche nelle pratiche istituzionali e non sia possibile una loro "legittimazione". Si passerà così brevemente in rassegna il

---

<sup>59</sup> Gauthiez B., "*Espace Urbain. Vocabulaire et morphologie*", mONum Edition du Patrimoine, Inventaire general des monuments et des richesses artistiques de la France, Paris, 2003, p. 119

concetto messo a punto da Manuel de Solà Morales di “periferie della storia” e il ruolo che hanno nella conservazione delle aree patrimonio mondiale dell’umanità le “buffer zones” nel tentativo di capire il possibile ruolo di queste aree in rapporto alla parte di cui sono esse stesse margine, ma al contempo tentando di non ingabbiare questo rapporto in termini di coppie oppostive.

### 2.1.1 Periferie della storia

Rispetto a quanto finora detto ci sono alcune questioni che è necessario specificare meglio per queste aree. La prima è che esse, come detto, ancor prima di essere comprese tra la città e il mare, rappresentano i margini della città consolidata e, in quanto tali, sono stati storicamente periferici rispetto ad essa. Così, De Solà Morales, nella descrizione per il progetto delle aree retro portuali di Saint-Nazaire, introduce il concetto di “periferie della storia”:

*“Esistono le periferie geografiche, che sono quelle che hanno dato origine al termine, esistono però anche le periferie storiche, luoghi che il tempo e la memoria hanno posto al margine del quotidiano. L’inconscio urbano spesso dissimula le aree che non vuole riconoscere, vedendole come scomode, confuse, conflittuali. E, comunque sia, si può trattare di zone perfettamente centrali dal punto di vista topografico. Come ci sono i “centri storici”, luoghi che la storia ha considerato come centri, esistono periferie formate dalla storia.(...) La condizione di “periferia storica” o meglio di “periferia della storia” riflette il carattere non centrale, non vuoto, non chiuso e non preciso di questa zona, che la storia – la storia dei fatti umani e dei fatti urbani - ha convertito in materia inerte e altamente deflagrante. Protagonismo storico di una città minore con fatti urbani grandi, enormi. ”*<sup>60</sup>

Tale definizione è particolarmente importante per due motivi. Il primo perché, come si è detto, l’indagine su queste aree tende a superare alcune dicotomie, una delle quali rappresentata proprio dal rapporto centro/periferia. Il termine periferico, infatti, trae etimologicamente senso dai termini del greco antico “περί” (intorno) e “φέρω” (portare), rappresentando inizialmente il perimetro della linea curva che tornando sopra se stessa racchiude uno spazio, formando una figura, usualmente detta “circonferenza”. Con questo termine si fa dunque

---

<sup>60</sup> M. De Solà Morales, “La periferia histórica: Saint Nazaire, Ville Port” in M. De Solà Morales, “De cosas urbanas”, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2008, pag.32 e 38



riferimento nel senso stretto a una corona di luoghi circostante il centro storico, ma che oggi sembra essersi allargata a dismisura fino ad arrivare a comprendere una scala provinciale, quando non addirittura regionale. Questo insieme di luoghi, nelle immediate adiacenze della parte dei centri cittadini consolidati, rientra a pieno titolo nelle aree oggetto di questa ricerca. In un secondo momento, dunque, l'accezione che meglio sembra definire la forma "periferica" di queste aree, eppure oggi senza dubbio dal carattere centrale, è la definizione di Sola Morales proprio perché, al termine spesso abusato di "periferia", viene associato il fatto che sono aree conformate dalla storia e dalla memoria, distinguendole così dalla più generica periferia, più lontana nello spazio dalla città consolidata, ma anche nel tempo, in quanto questi ambiti urbani si sono venuti a formare in tempi meno recenti, stabilendo da sempre rapporti di limitrofità con la città propriamente intesa. La volontà di affrontare la questione del margine tenendo presente anche la problematicità delle aree portuali significa riconoscere talvolta la natura "ibrida" di questi spazi poiché in alcuni casi hanno gli stessi porti contribuito a creare il proprio margine: si tratterà di capire allora se alcune di queste aree possano essere considerate come un "doppio" margine, uno della città, l'altro del porto. Ed è ovvio che in tale natura, queste aree si confrontano con due scale completamente diverse: quella della infrastruttura e quella della città, così come De Solà Morales aveva colto nel trovarsi a dover conciliare la struttura megalitica della base sottomarina di Saint-Nazaire con la dimensione delle case e delle strade del centro-città. Il progetto si propone proprio di mantenere questa variazione dimensionale, rendendo però intellegibili le loro relazioni attraverso il passaggio dalla grande scala a quella di dettaglio. Inoltre, sarà possibile individuare e cercare di riconfigurare una "*distanza controllata*" con il centro urbano che mantenga le differenze e i vuoti come espressione principale dello spazio.

### 2.1.2 UNESCO “Buffer Zones”: una possibilità per le aree di margine.

Il concetto introdotto precedentemente di “periferia storica” e il nuovo modo di guardare ad esse come ad una “distanza” da progettare in quanto tale ci porta a riflettere sul possibile ruolo che tra piano e progetto potrebbero avere queste aree. Guardare oggi alle aree di margine in rapporto ai centri storici significa attivare nuovi meccanismi per una loro possibile valorizzazione e connessione con le altre parti di città immaginando il ruolo che esse possono avere nella tutela e nell’attuazione di progetti finalizzati alla formazione di quelle “*vedute di bordo della città storica*” cui lo stesso Samonà auspicava, intendendole come pause architettoniche di un discorso figurativo esterno improntato più sulle distinzioni che sulle grandi continuità della città contemporanea, veri e propri segni di una ricchezza.<sup>61</sup> L’importanza che tali aree hanno nella tutela e valorizzazione non solo di esse stesse, ma anche e soprattutto di ciò che su di loro “affaccia”, è stata riscontrata all’interno delle Linee-guida Operative per l’Implementazione della Convenzione sul Patrimonio Mondiale, all’interno del quale vengono definite le “*buffer zones*” di intere aree riconosciute come avente valore di “patrimonio”. Ai fini della tutela di queste aree viene riconosciuta importanza strategica alla valorizzazione delle “*buffer zones*”, ovvero di quelle aree circostanti le suddette proprietà che possono fornire livelli ulteriori di protezione, così come riportato nelle linee-guida:

*“Una “buffer zone” (“zona tampone” o “area cuscinetto”) è un’area che circonda un patrimonio che ha restrizioni legali e/o di servizio complementari poste sul proprio uso e sviluppo per fornire un ulteriore livello di protezione al bene stesso. Ciò dovrebbe comprendere la configurazione immediata del patrimonio, di viste importanti e altre aree o elementi che sono funzionalmente importanti come supporto al patrimonio e alla sua protezione ”.*<sup>62</sup>

A questa definizione si arriva nel 2008, ma così come rimarcato da diversi contributi sul tema, il concetto di “*buffer zones*” è stato trattato in ogni versione delle Operational Guidelines redatte dall’UNESCO, sin dalla loro prima versione del 1977. Un contributo dell’ICOMOS passa in rassegna le diverse versioni di

---

<sup>61</sup> Cfr. G. Samonà, “*Il futuro dei nuclei antichi della città e l’esperienza urbanistica dell’eterogeneo*” in “*Il fenomeno della città nella vita e nella cultura d’oggi*”, Quaderni di San Giorgio n.31-32, Sansoni Editore, Firenze,1971

<sup>62</sup> *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention 2008*, UNESCO World Heritage Centre, Paris, Gennaio 2008; Chapter II.F, paragraph 104, p. 36. (fonte: <http://whc.unesco.org/en/guidelines>)

questa definizione sottolineando come la questione delle buffer sia divenuta nel tempo sempre meno facoltativa e sempre più un prerequisito per l'individuazione delle stesse aree da dichiarare patrimonio mondiale: infatti, allo stato attuale, perché la proposta di candidatura di un'area da dichiarare patrimonio mondiale UNESCO possa essere completata, deve essere individuato anche il perimetro della "buffer zones" (dal 2005), mentre la prima versione del 1977 prevedeva che esse potessero essere previste.<sup>63</sup> L'importanza di questo orientamento è rimarcato dal fatto che – in seguito alla loro mancata individuazione – viene richiesto alle amministrazioni locali di motivare il perché non si ritenga necessario la loro tutela e valorizzazione. E inoltre, una volta individuato il perimetro, l'estensione, le caratteristiche e gli usi della buffer zone, accompagnandoli con una chiara spiegazione su come essa provveda a proteggere la proprietà del patrimonio, le sue successive modificazioni devono essere di volta in volta approvate dalla Commissione del Patrimonio Mondiale. Ciò a sottolineare che l'importanza e l'attenzione verso queste aree sembra essere la nuova frontiera non solo nei riguardi della salvaguardia delle aree, che già nella pratica comune siamo ormai abituati a considerare meritevoli di interesse, ma anche per una più specifica valorizzazione di alcuni territori che stiamo imparando a riconoscere come portatori di nuovi valori.

E così la questione della sua perimetrazione si fa sempre più specifica. Alcuni contributi insistono affinché venga definita per queste aree una "misura" adeguata alla protezione e alla salvaguardia delle aree di cui sono "buffer" e con le quali istituire relazioni funzionali, visuali e strutturali: ciò sembra essere a fondamento di un mancato riconoscimento di un loro valore autonomo, rimanendo sempre questo relativo a quel qualcosa di cui sono margine. Nonostante questo, l'appropriazione della loro esistenza all'interno delle misure di salvaguardia del patrimonio ci permetterà di operare con sempre più facilità di mezzi (e di fondi) su di esse. Ma non solo. Già una serie di primi scritti successivi alla redazione delle linee-guida e all'individuazione delle prime buffer-zones, ci permette di constatare come una riflessione teorica su di esse sia già partita:

*"La definizione di buffer zone è giunta a noi radicata attraverso il mondo della scienza e in particolare il programma della Biosfera. Di solito ha un senso di*

---

<sup>63</sup> Si discute nel contributo offerto dall' ICOMOS sull'uso e il cambiamento di alcuni termini: si passa dal "may be applied where appropriate" e "should be foreseen" (previste) del documento del 1977 al termine "provided" (fornite). Cfr. ICOMOS Position Paper in "World Heritage Papers 25\_ World Heritage and Buffer Zones. Patrimoine mondial et zones tampons", UNESCO World Heritage Centre, Paris, 2009, pp. 23-42 (fonte: [http://whc.unesco.org/documents/publi\\_wh\\_papers\\_25.pdf](http://whc.unesco.org/documents/publi_wh_papers_25.pdf))

*valorizzazione e di sostegno per i valori fondamentali e fa parte dell'integrità o della misura dell'intero. I siti naturali sembrano avere la loro propria selezione darwiniana e comprendere i loro valori in un ambiente onnicomprensivo. Un possibile esempio di modalità di protezione della natura potrebbero essere gli oceani intorno alle isole Galapagos e il loro ruolo nel valore di isolamento. (...)*

*È la zona cuscinetto qualcosa di inerente a tenere due o più zone distanti tra loro ma in comune, di integrare come nel caso di una cintura verde? E' un elemento dinamico e flessibile che potrebbe attutire gli impatti, in quanto area neutrale che separa forze in conflitto, in generale uno spazio progettato per separare, uno spazio di mediazione. Potrebbe essere uno spazio di sovrapposizione in cui si notano le caratteristiche di ogni area all'interno di un denominatore comune? O anche spazi adiacenti con poco spazio di manovra e possibile scambio di pressioni, in sostanza, una barriera protettiva. Le buffer zones non possono, per definizione, esistere da sole. Possono essere parte di un sistema che coinvolge aree di sostenibilità o aree di interesse e sono stati definite come un insieme di problemi che un dato progetto è destinato ad affrontare. Queste aree sono individuate non solo da interno verso l'esterno, ma anche dall'esterno verso l'interno".<sup>64</sup>*

Partendo da un'eredità disciplinare diversa, le Linee Guida partono con l'individuare le buffer zones come aree essenzialmente naturali, arrivando nel tempo a comprendere al loro interno anche quelle definite da proprietà definibili culturali in senso più vasto: si arriva così a definire queste aree attraverso i valori di integrità sociale e funzionale, l'identificazione spaziale di elementi che testimonino la rilevanza dei luoghi e contribuiscano a fornire risposte creative per la definizione di senso dell'intera area, e l'integrità visuale che aiuta a definire gli aspetti estetici rappresentativi. La buffer muta il suo carattere per diventare una sorta di "spazio dell'aura", inteso esso stesso come una sorta di prosecuzione di altra natura del nucleo cui si fa riferimento: potremmo quasi dire che non stabilisce più rapporti di subordinazione, ma diviene esso stesso una parte del sistema. Un'interessante analogia in questo senso è quella proposta dallo stesso Michael Turner<sup>65</sup> con gli studi sull'armonia e le proporzioni proposte tanto con l'uomo vitruviano di Leonardo Da Vinci che con Le Modulor di Le Corbusier. In entrambi i casi, infatti, lo spazio virtuale del movimento dell'uomo viene proposto come una parte effettiva delle proporzioni umane, mettendo così in relazione l'uomo con il suo spazio circostante. Allo stesso modo, il tentativo di riflessione verso cui spinge Turner è quello di considerare gli stessi tipi di

---

<sup>64</sup> Michael Turner\_ "On Buffs and buffers" in "World Heritage Papers 25\_ World Heritage and Buffer Zones. Patrimoine mondial et zones tampons", cit., p.16-17

<sup>65</sup> *Ib.*, p. 15-16

relazione tra queste nuove aree individuate, ora, l'una come "core" (il nucleo) e l'altra come "buffer".

Chiariti gli approcci e lo sguardo con cui osservare le buffer, spesso però, quando viene richiesta l'individuazione di un possibile "perimetro" dell'area, viene meccanicamente riproposta una linea equidistante dal perimetro dell'area stessa considerata patrimonio (un offset per intenderci) che include o esclude a caso parti di aree che possono rientrare o meno in un ragionamento più ampio. Talvolta un'area facilmente individuabile come una parte unica recante una propria identità viene tagliata nel mezzo da linee arbitrariamente segnate. Questo riporta alla necessità di una più specifica definizione sulla maniera di individuare il suo perimetro, così come sottolineato anche dall' IUCN, l'Unione Mondiale per la Conservazione della Natura, secondo cui la definizione spaziale delle buffer zones dovrebbe essere capita, riconosciuta e supportata da tutte le organizzazioni che si occupano della organizzazione del territorio, definendo confini chiaramente riconoscibili atti alla comprensione dell'esistenza e del ruolo di queste aree.

La loro messa a sistema, inoltre, così come proposto dall'International Centre for the Study of Preservation and Restoration of Cultural Property (ICCROM)<sup>66</sup>, è sicuramente un elemento indispensabile alla definizione di un più sistematico approccio ai Paesaggi Storici Urbani, atti a promuovere lo sviluppo integrato che tiene in conto la continua evoluzione del paesaggio: questa nuova idea di preservare la storia, rendendola parte di un paesaggio urbano più vasto, orienta la maniera di operare sui nostri centri storici in relazione ai suoi contesti marginali, su cui una pratica più libera rispetto alle *inscribed properties* consentirebbe al sistema paesaggio un ruolo più attivo e non più meramente conservativo.

Affinché possa esistere una reale possibilità di costruzione di questo nuovo tipo di paesaggi, alcuni studi sottolineano la necessità per le buffer zones di essere disciplinate da una normativa specifica attraverso un livello legislativo che possa istituzionalizzare le pratiche su queste aree secondo misure tradizionali e non solo attraverso le linee guide redatte dall'UNESCO e affidate direttamente a programmi speciali di istituzioni locali. A tal fine, appare utile sottolineare come lo stesso studio dell'ICCROM ricorda che il concetto di buffer sia stato usato in maniera analoga per diversi anni in relazione ai siti archeologici, dove una tipica

---

<sup>66</sup> Cfr. ICCROM Position Paper in "World Heritage Papers 25\_ World Heritage and Buffer Zones. Patrimoine mondial et zones tampons", cit., p. 45-49

“buffer zones”, anche se non definita tale, tendeva a creare quella che comunemente chiamiamo “fascia di rispetto”, con una misura tra i 200 e i 400 metri, per separare il sito da usi incompatibili con la sua funzione. Secondo questo studio l’analogia con le tipiche “fasce di rispetto” non verrebbe riproposta dalle Linee Guide UNESCO perché porta con sé implicita l’idea di una separazione e il carattere di “barriera” di queste aree, mentre la definizione proposta destina ciascuna buffer zone alla protezione effettiva di un altro bene, determinando delle restrizioni sul suo uso atte però allo sviluppo di un livello ulteriore di gestione che segni la mediazione tra il sito oggetto di protezione e il suo intorno.

Questa misura della distanza tra due diverse parti è stata normata nel caso di alcune specifiche aree di margine dalla legge italiana, che prevede i famosi “300 metri dalla linea di costa” come misura dell’inedificabilità assoluta di tutte quelle parti che affacciano sul mare o su laghi, mentre altre misure sono fissate, sempre come vincolo paesaggistico, dalla legge 1497/39, misure riprese poi dalla Legge Galasso del 1985. Al fine di tutelare l’equilibrio naturale e antropico di questi particolari territori e incentivando la creazione di Parchi e riserve naturali marine, si è avuto per lungo tempo, e nelle leggi è previsto tuttora, un atteggiamento di quasi totale impossibilità di modificazione per queste aree, quasi a volerle cristallizzare in una veduta da cartolina. Ma, come sottolineato da Cherubino Gambardella, *“l’inconscio costiero italiano era severo, votato alla difesa dai pirati, dal saccheggio e da un mare inteso come luogo di traffici e fatica, posto dove guadagnare ogni giorno spazi vita a scene duri e sublimi. Negli ultimi anni ogni pezzo di costa ha tentato di trasformarsi in lungomare, in borgo, in passeggiata concependo una linea di mutazione di stato ispirata a una rozza e generica idea di turismo da proporre ovunque ci sia mare”*<sup>67</sup>.

L’ipotesi da portare avanti è che possa invece esistere un progetto urbano per i margini della nostre città, in particolar modo di queste aree che limitano in maniera così singolare la città verso il mare, grado delineando una nuova figura in grado di rendere sì identificabili questi luoghi nel loro insieme, ma di valorizzare le loro specificità e differenze. Piuttosto che limitarsi alla mera conservazione dell’esistente, lo strumento delle buffer zones può e deve continuare il dibattito sulla costruzione di nuovi, plausibili scenari entro cui tentare però di riprendere scritture interrotte per la riattivazione di questi frammenti di paesaggio.

---

<sup>67</sup> Gambardella C., “300 mt” in DROMOS n.1/2010, Libro periodico di Architettura, Il nuovo melangolo, Genova, 2010, p. 6

### **2.1.3 Aree retroportuali: dal piano verticale del waterfront al piano orizzontale della frangia urbana-portuale**

La specificazione della questione delle aree di margine è passata così dalla definizione di “periferie storiche” di Manuel De Solà Morales all’individuazione di una loro specifica funzione quando individuate come “buffer zones” nel caso dell’UNESCO. Quello che qui si propone è che in molti di questi casi esiste una specie di margini del tutto singolare e che si propone come lettura incrociata tra il definire la specificità di queste aree, quando si trovano ad essere comprese tra due sistemi di diversa natura, e la necessità di ridisegno dello spazio pubblico di alcuni di questi spazi nella città contemporanea: il caso, abbastanza emblematico, è fornito dalle aree retro portuali, quelle comprese tra il tessuto urbano e l’infrastruttura portuale e al contempo spesso margini dell’una come dell’altra parte, cui si è approdato nell’ambito di questa ricerca riconoscendo spesso che la maggioranza degli esempi studiati si venivano a trovare in condizioni di bordo rispetto al mare e, talvolta, al porto. Il breve inquadramento che segue non vuole affrontare l’ormai fin troppo rivisitato tema del waterfront, ma vuole tendere ad un superamento delle indicazioni proposte finora a riguardo attraverso uno spostamento di sguardo da quello che sembra essere stato finora l’oggetto di questo dibattito – il piano verticale, il fronte a mare – al piano orizzontale, che da misura al margine tra la città e il mare e che appare più significativo per ridefinirne le relazioni.

L’incrocio tra il disegno urbano e l’evoluzione storica dei porti viene proposto da Han Meyer in “City and port”<sup>68</sup> che incrocia una periodizzazione economica della storia dei porti con la loro organizzazione spaziale e funzionale. Da questa analisi si derivano alcuni dati importanti nella comprensione dell’origine di alcuni fenomeni, spaziali e non, legati al tema di questa ricerca. Ad esempio quando e perché queste aree sono state occupate o abbandonate. Si fa risalire ad, esempio, alla seconda metà del XIX secolo la rottura di quel sistema in equilibrio città – porto: fino ad allora, il mancato carattere di infrastruttura pesante, faceva sì che il bacino venisse considerato interno alla città stessa ma, anche quando la presenza ingombrante della cinta muraria urbana poteva far pensare ad una rottura tra i due sistemi, era presente un utilizzo di questi spazi come veri e propri borghi marinari a più diretto contatto con le attività mercantili. I porti sono “nella” città fino a quando l’infrastrutturazione non avvia la loro caratterizzazione in porti di transito: nel sistema chiuso della città portuale pre-

---

<sup>68</sup> Meyer H., “City and Port. Urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure”, International Books, Utrecht, 1999

moderna, il porto era la destinazione finale del tragitto delle merci e l'infrastruttura portuaria era organizzata con il carattere "chiuso" delle città. Questa organizzazione viene, invece, sostituita da un'altra di massima apertura, in cui il porto diviene un collegamento in una catena di trasporto più ampia che prevedeva, dunque, una forma essenzialmente lineare per la sua organizzazione. Questo cambiamento di direzionalità comporta che il porto non viene più considerato come "interno" alla questione urbana, non essendo più disposto *nella* città ma *accanto a* essa.

Tale evoluzione nel sistema portuale comporta che esso inizia pian piano ad essere considerato come un elemento esterno alla città e porta al riconoscimento di un limite tra la fine del tessuto urbano e l'inizio di un nuovo sistema che si andava sempre più specializzando, portando alla formazione anche di spazi pubblici di notevole interesse. Il porto acquisisce sempre più carattere di "distretto", contenitore di numerose attività, funzioni e persone: è in questo periodo che lo spazio a margine del porto diviene tanto importante da sviluppare al suo interno una serie di attività per il tempo libero - bar, caffè, ristoranti, sale da ballo, bordelli - non solo di quanti si recano sul mare per sbrigare i loro traffici, ma anche di una *intelligentia* borghese che vedeva nel fermento e nella mixité di questi luoghi un vero e proprio museo di antropologia culturale *en plein air*. Le città cominciano ad attrezzare queste aree anche per la loro visita, come testimoniano la nascita delle linee ferroviarie turistiche a Londra e Liverpool e il sistema di funivia creato lungo il confine ovest del porto di Barcellona. Nella città ottocentesca, dunque, le aree di margine appaiono come uno spazio abbastanza strutturato ed essenzialmente legato al porto e al mare: è un bordo del porto, vissuto secondo una modalità diversa dall'esperienza degli spazi pubblici propri dei contesti urbani.

Sul finire del secolo però due fattori intervengono nel fenomeno di marginalizzazione di queste aree: uno, essenzialmente sociale, in base al quale il carattere di frontiera di questi spazi li portava ad essere vissuti da un'eterogeneità di razze e classi sociali tali da favorire lo sviluppo di attività illecite e/o ritenute oggetto di condanne morali e culturali; l'altro, essenzialmente di natura economica, comporterà ricadute più implicite sull'organizzazione spaziale. E infatti, con l'incremento nei sistemi di automazione avvenuti a cavallo del XIX e XX secolo e per tutta la prima metà del Novecento, i porti di transito si trasformano in complessi industriali veri e propri, con la scomparsa della loro funzione di deposito e la prevalenza di attività di trasformazione delle merci, che iniziava a configurare il nascente paesaggio



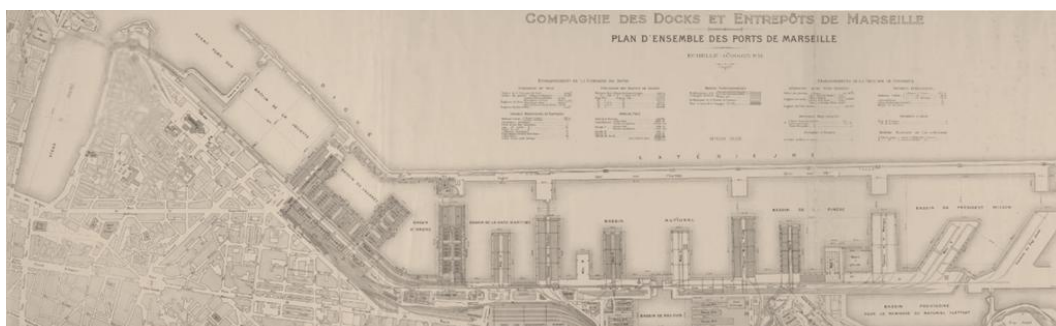
industriale portuale. E' in questo momento che si assiste alla separazione fisica del porto dalla città e ad una sua notevole espansione con attività pesanti lungo gli stessi limiti su cui in quegli anni andava crescendo in nuove forme la città. Affidata l'organizzazione dell'industria portuale alle competenze ingegneristiche, è quasi nulla in questi anni l'attenzione ad un disegno dei porti che prevedesse una qualche forma di uso dei suoi spazi di confine da parte della collettività: i porti si chiudono, si specializzano, arrivando negli anni '80 dello scorso secolo a diventare degli "hub" per la gestione di un mercato su vasca scala, che non tiene in alcun modo in conto dei rapporti formali che l'infrastruttura innesca con la città. Sul finire degli anni '90, poi, decretata per sempre la fine dei porti di transito, i grandi porti si trasformano in porti principali a servizio di interessi di scala internazionale, e, ciascuno secondo la propria specificità, diventano parte di una rete globale che vede ancora in atto il loro ridisegno in funzione della loro riorganizzazione: dopo la città diffusa, si assiste forse oggi anche alla nascita dell'idea di un "porto diffuso", in cui le diverse forme di questa dispersione stanno tentando di trovare un loro ridisegno spaziale legato anche alla crescente consapevolezza di un loro significato culturale. In molti casi si asseconda la logica della dismissione del porto industriale e la sua localizzazione in altri luoghi e in altre forme; in altri, invece, continua la convivenza tormentata con le città, in cui il richiamo ad altre logiche, ad altre perimetrazioni, ad un altro uso dei suoi materiali e di quelli della città confinante non può venire meno.

Si capisce, dunque, come alcune brillanti operazioni condotte sulla scia dell'entusiasmo della configurazione dei waterfront abbiano potuto decretare o meno il loro successo solo sulla base di fattori strettamente legati al luogo e all'intensità dell'attività portuale: è la dismissione delle aree portuali che ha consentito ai Docklands di essere oggi una nuova centralità all'interno della città di Londra, mentre è stata la delocalizzazione delle attività pesanti a permettere la riconfigurazione del waterfront di Barcellona. Così, in molte città dove ancora l'attività portuale è ancora tanto intensa come in passato, come per esempio nella città di Napoli, si parla di waterfront in relazione al tratto portuale prevalentemente legato al traffico crocieristico e in più diretta relazione con la città storica, lasciando irrisolte le aree a ridosso dell'attività portuale legata al commercio. Gli elementi di questi tratti portuali si materializzano ancora negli impianti tecnologici di movimentazione (gru, carroponte), integrati con vari tipi di infrastrutture (vie ferrate, banchine, strade, pontili), costituendosi come un vero e proprio microcosmo tra la città e il mare. La barriera rappresentata dal confine portuale, invece, si trova ad essere relazionata con alcuni grandi manufatti: il porto, infatti, nel suo proiettarsi verso le attività di carico e scarico

sul mare, volge le spalle alla città con alcuni grandi elementi la cui funzione oggi è tutta da reinventare (silos, docks, edifici doganali), ma la cui appartenenza all'autorità portuale rende difficile una loro riappropriazione. Il tentativo dovrebbe essere quello di far appartenere queste "note" al margine del porto, laddove possibile, al "progetto della distanza", in cui farle convivere con altri elementi tipici della città extra-moenia e rendendo fruibile come architettura anche gran parte della sua barriera. Più che il concentrarsi su un'utopica battaglia di apertura del porto alla città, l'individuazione e il riutilizzo di queste aree consentirebbe di spostare l'attenzione su progetti che considerino l'importanza di questi piani orizzontali tra il porto e la città, variabili per dimensione e forma, in cui la re-urbanizzazione avvenga in accordo con le caratteristiche morfologiche dei paesaggi portuali. Efficace sembra, a questo punto, il monito di Nuno Portas che a riguardo afferma:

*"L'ipotesi che vi lascio è la seguente: la più efficace forma di garanzia per preservare in maniera regolamentare i bordi d'acqua è occupare queste frange positivamente, facendo paesaggio e offrendo, ai residenti e ai visitatori, luoghi, "spazi" che non siano "terrains-vague", dove la variazione delle "sezioni" sarà la chiave del ridisegno, più espressiva della planimetria."*<sup>69</sup>

*Bordi, frange, ridisegno della sezione* assieme a termini come *distanza* e *superficie* sono parametri che ci portano a comprendere come stia cambiando l'orientamento nei confronti della questione città-porto anche e soprattutto nella sostituzione dei termini in gioco nel progetto. Il territorio, dunque, di questa nuova sfida di riconnessione non può non considerare il ruolo significativo che potrebbero avere le aree di margine retro portuale in questa vicenda.



Marsiglia, progetto porto

<sup>69</sup> Nuno Portas, "Los "waterfronts" contemporàneos. Una reflexiòn sobre políticas, procesos y espacios." In AA.VV. "El Espacio litoral – Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia, A Coruna, 2008, p.32

## 2.2 Marseille: da “waterfront” a frangia urbano-portuaria

Come per il primo capitolo, anche qui le questioni poste riguardo le aree tra la città e il porto si esplicitano nel riferimento al caso pratico di Marsiglia. Il caso – studio è stato scelto, tra i tanti, per due ragioni. In primis perché essendo un porto del Mediterraneo, offre una dimensione di confronto più vicina alla realtà di Napoli. Le relazioni città-porto, infatti, possono trovare una loro grande classificazione, per linee generali, in base al loro ambito geografico di appartenenza. Molte delle città portuali nord-americane, ad esempio, sono penisole con una linea di costa piuttosto lunga, rispetto alla quale si sviluppa ortogonalmente un sistema seriale di moli che rappresentano, se vogliamo, la prosecuzione della trama viaria sul mare. I colossali docks delle città portuali inglesi, invece, sono completamente tagliati fuori dal contesto urbano, così come le dighe e gli argini dei porti, sorti sul delta dei fiumi del Nord Europa al fine di evitare inondazioni, contribuiscono a creare la distinzione tra aree interne ed esterne, tra la città e il porto. La peculiarità dei porti mediterranei, invece, è sempre stata quella di formare un *unicum* con la loro baia naturale rispetto alla quale il porto veniva progettato assecondando, per quanto possibile, il disegno tanto della sua geografia come della sua città, per lo meno fino alla fase di espansione dell’infrastruttura che avrebbe poi inglobato queste parti come “porti storici” in cui si tendono a preservare attività legate al turismo o al tempo libero. Città come Barcellona, Marsiglia, Genova e Napoli hanno sempre rappresentato in questo gli esempi più brillanti.

La città di Marsiglia, inoltre, si è impegnata da anni sul dibattito delle relazioni tra il suo porto e la città, che vede nell’agenzia di sviluppo urbano Euromediterranée un coordinamento per la promozione e lo sviluppo della città di Marsiglia in relazione alle sue aree portuali. Euromediterranée è anche il nome di uno dei più vasti progetti di rinnovamento urbano del sud Europa, che sta realizzando il rinnovamento di un’area di circa 480 ettari nel cuore della città di Marsiglia, tra il porto commerciale, il Vecchio Porto e la stazione dei treni dell’alta velocità TGV.

Il confronto tra i progetti Euromediterranée per l’area portuale del 1994 e il progetto attualmente in via di realizzazione, consentono la messa a fuoco alcune questioni: da un lato la risoluzione compositiva dell’accostamento della parte infrastrutturale alla parte urbana secondo differenti logiche e modalità negli anni ‘90, dall’altra la messa a fuoco dell’esistenza di quella che viene definita oggi “frangia urbana-portuaria” e la differente modalità di approccio nei confronti di uno spazio che viene riconosciuto come uno spazio “altro”, non più di pertinenza

esclusiva o del porto o del tessuto urbano, ma con una specificità tale da poter essere addirittura considerato come una “città nella città”. Nel primo caso saranno passati in rassegna i progetti presentati su invito per una consulta urbana del 1994 che vede protagonisti gli studi di architettura di Ignaci de Solà Morales, di Aldo Rossi, dello studio Grumbach e di Atelier 9<sup>70</sup>. I temi di progetto individuati parlano ancora nei termini di ridefinizione del fronte marittimo, di riconfigurazione dell’asse litorale, della costruzione di un porto analogo, risolvendo nelle loro ipotesi progettuali l’appartenenza di queste aree quando al mare e/o al porto, quando alla città. Sono sicuramente casi interessanti in quanto – pur nella loro mancata attuazione – consentono di studiare le relazioni di alcuni elementi tra loro e con le parti cui accostano e anzi, forse, proprio la diversità delle soluzioni proposte può far emergere alcune invarianti e le specifiche diversità di interpretazione.

Lo spostamento dello “sguardo” sull’area operato con il progetto contemporaneo consente invece, oltre alla modificazione dei temi trattati, di iniziare già a comprendere quali sono le problematiche da affrontare quando si individuano tali aree come aventi una propria specificità: la nuova perimetrazione, l’individuazione di differenti tratti in relazione alla parte di cui sono margine, la loro tematizzazione.



---

<sup>70</sup> Per un approfondimento sui progetti del 1994 di cui segue una lettura nel paragrafo successivo, cfr. AA.VV. *“Marseille Euroméditerranée. Un nouvel imaginaire de la ville”*, Les Editions Ville et Territoires, Paris, 1994

Frédéric Hugo d' Alési, vista prospettica di Marsiglia, 188



Marsiglia prima e dopo la costruzione del nuovo porto, in evidenza l'area di concorso

### 2.2.1 Le differenti interpretazioni del margine città-porto: progetti del concorso del 1994

**Ignaci de Solà-Morales: la facciata marittima come testata della città.**

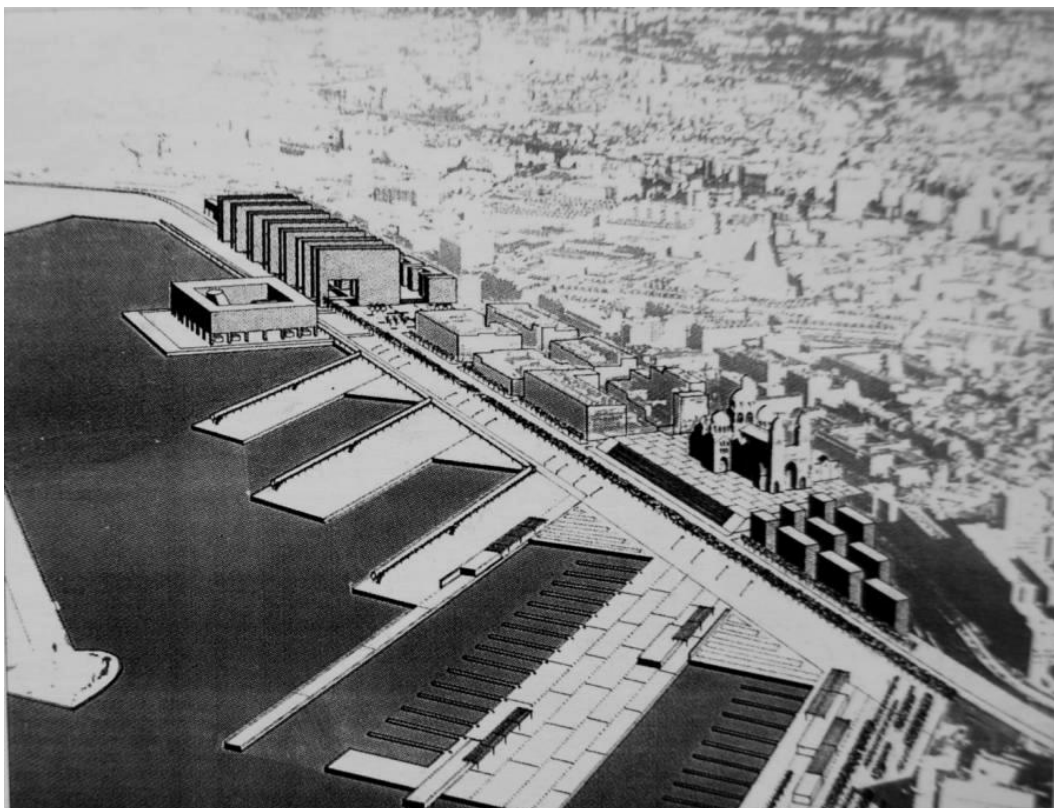
Il progetto di Ignaci De Solà Morales è teso all'affermazione delle relazioni del porto con la città a scala vasta, intendendo l'infrastruttura come un polo dalla composizione urbana moderna, accessibile e geometrica, che ricomponga i frammenti di una città su cui non si è più operato con un'idea unitaria in seguito alle ricostruzioni del dopoguerra. Nell'ambito di una scala più vasta di ricuciture urbane, viene fornita un'attenzione maggiore alla facciata marittima vista come un dispositivo capace di innescare meccanismi di trasformazione per le parti di città che su di essa attestano: l'intervento è teso alla formazione di una grande piastra su cui diverse soluzioni consentono la riconnessione di volta in volta con il quartiere di Le Panier, espansione storica della città di fondazione greco-romana, con il quartiere del XIX secolo e con l'area industriale. Si sceglie così una composizione che suddivide la piastra in diversi tratti. A sud un'operazione di minore densità prevede degli edifici abitativi tra il Fort Saint-Jacques e la Cathédrale de la Major: la scelta è quella di non costruire intensamente sul sito dei primi docks, prevedendo su di esso solo degli spazi complementari al vecchio porto, continuando a circondare la corona costruita della collina di Le Panier con



un tessuto di impianto urbano, quasi a completamento dell'intervento sul fronte del Vieux Port dell'architetto Pouillon, ma dall'altro lato della collina rispetto al forte. E' infatti a nord che si prevede la realizzazione della parte di progetto più forte: vista la struttura della città, infatti, forzare gli interventi verso Panier per formare una "spina" non sarebbe servito a portare verso nord il rinnovamento sperato, quel nord che si avvertiva come la parte della città più bisognosa di una propria configurazione. Qui, infatti, trovano posto i grandi edifici a pettine del centro direzionale, disposti ortogonalmente rispetto allo specchio d'acqua, e dietro i quali si prevedono una serie di edifici residenziali più bassi, atti a favorire una mediazione tra la *bigness* degli edifici di quello che viene definito il nuovo World Trade Center di Marsiglia e la scala più minuta del tessuto circostante. Ad incernierare la parte sud con quella nord è il ridisegno della *place de la Joliette*, uno spazio quadrangolare che trova il suo "doppio" sul mare, su uno specchio d'acqua dal cui perimetro prende forma la struttura della nuova stazione marittima: tale nodo costituisce il collegamento formale tra il nuovo centro terziario e il completamento della città ottocentesca che raccorda con la Major e l'intervento di progetto a sud, ma diviene anche elemento di testata sul mare per l'asse di penetrazione di rue de la République, proveniente dal centro cittadino. Interessante per alcune osservazioni è anche la modalità di rappresentazione del progetto: la rappresentazione dello schema planimetrico è giocata sulla messa in evidenza di un grande elemento rettangolare che si stacca dallo sfondo della città per farlo appartenere al mare e al bacino portuale. All'interno di questo, è chiara l'individuazione delle due sottoparti esaminate, chiara esplicitazione di due diversi modalità di intervento: la prima vede l'intento di restituire la parte sud alla città, in continuità con i tessuti insediativi preesistenti; la seconda quella di istituire una nuova regola attraverso uno slittamento di scala e il disegno di una trama differente del centro d'affari. Un gioco d'incastro di due pezzi – uno orientato *verso* la città e uno quasi spinto fuori *dalla città* - in cui però appare chiara la volontà di ridefinire il loro rapporto col mare, puntando l'accento sul tema della sua quinta scenica.



Ignaci de Solà Morales, planimetria di progetto, 1994



Ignaci de Solà Morales, vista dal Fort Saint Jean verso la Joliette, 1994

Aldo Rossi e Xavier Fabre: il ritorno del porto *nella* città.



Rossi A., planimetria di progetto, 1994

Differentemente dagli altri progetti, quello di Aldo Rossi parte dalla considerazione che il porto di Marsiglia costituisce una parte del centro storico della città, tra l'altro ancora attiva. Pur potenziando la vita del porto, il tentativo è quello di riassumere nella città la parte del porto del XIX secolo a sud della Joliette, espansione effettuata in base alle mutate esigenze del porto ma mai accettata dalla città. Per fare ciò, si riparte dalla perimetrazione dell'area-progetto, individuata all'interno di uno spazio triangolare compreso tra il fronte del Vieux Port, quello del porto del XIX secolo e la rue de la Republique: la perimetrazione avviene all'interno di questo triangolo storico ed esclude le aree più a nord previste dalla consultazione, ritenendo *"pericoloso"* l'allargamento troppo a nord del progetto. Questa ipotesi risponde ad un'attenta conoscenza non solo della storia della città di Marsiglia, ma più in generale della storia dei porti: abbiamo visto precedentemente come il porto mediterraneo fosse pensato e vissuto originariamente come una parte attiva all'interno della città, per cui il tentativo di Rossi in questo caso muove da uno studio su operazioni analoghe che avvenivano in quegli anni in altri bacini del Mediterraneo e che tentavano il riassorbimento di una parte dei nuovi porti commerciali all'interno dei loro centri storici, la cui estensione pure si era nel frattempo allargata. Il riferimento è alla città di Venezia, che ancora oggi con il bacino di San Marco, conserva per Rossi, l'immagine di ciò che poteva essere la città quando era solcata dalle navi. Il riassorbimento della parte anteriore del porto commerciale di Marsiglia prevede,

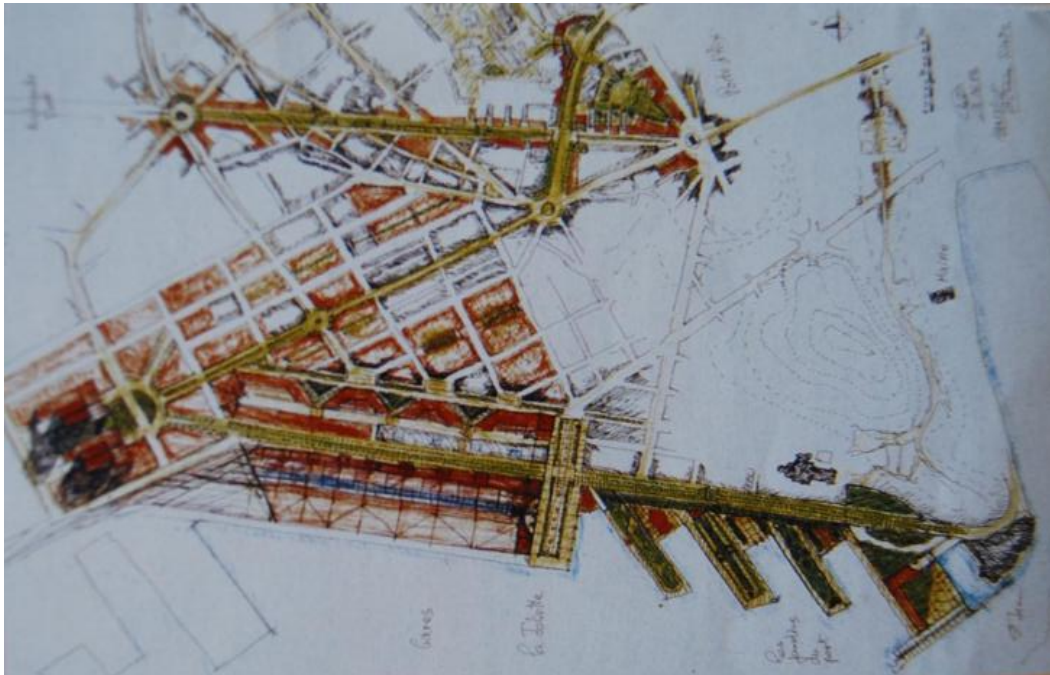


dunque, l'annessione della parte sino alla piazza della Joliette al centro storico, al fine di non costruire troppo lungo il suo bordo, prevedendo così una sequenza che apre con il porticciolo turistico, vera e propria piazza a mare della città, segue con la ricostruzione progressiva delle darsene, forme storicizzate dell'immaginario portuale, e chiude con la stazione marittima in corrispondenza della Joliette. Il porto diventa così nuovamente interno, evitando l'effetto di fronte a mare, così come era stato fatto per la vicina "Croisette" a Nizza. Inoltre, la costruzione di una lunga diga abitata consente di creare un terzo lato per il bacino e implementare qui le attività legate agli affari, contribuendo ad intendere il porto come parte attiva della città. A nord della place de la Joliette si sviluppa la seconda parte del progetto: un insieme di uffici e servizi che comporranno, assieme al recuperato edificio dei docks, una grande maglia, a scala infrastrutturale, fino alla stazione d'Arenc. Le parti sono così ben definite: una del "nuovo Vieux Port" con i suoi vari pezzi che prendono forma dalla città e sull'acqua, e l'altra delle nuove strutture insediative legate alla macroscale del porto commerciale, a tamponare il quartiere industriale. In questo caso l'intervento è teso a strutturare le due parti del porto in maniera distinta, al fine di restituirle quando alla città, quando all'infrastruttura.



Rossi A., immagine del porto analogo, 1994

### Grumbach: una nuova maglia tra città e porto.



Grumbach A., planimetria di progetto, 1994

Antoine Grumbach affronta la questione della riconnessione secondo una duplice modalità d'approccio: da un lato la continuità urbana che si manifesta nella creazione di una nuova maglia tra la città e il porto, dall'altro quella dell'agopuntura urbana, che consente di operare su ciascun luogo in maniera particolare e identitaria. In più, il carattere del progetto intermedio si rivela nei suoi schizzi più che nell'elaborazione del masterplan, mostrando come a questa scala nulla sia veramente fissato ad eccezione dei grandi oggetti, rendendolo forse, più che progetto d'architettura, una strategia di quartiere. Quello che interessa qui sottolineare è che, lo studio e la sovrapposizione di trame di epoche differenti, suggerisce al progetto una terza strada: non è più solo la questione delle parti da anettere di volta in volta alla città o al porto, ma l'individuazione di un ulteriore tipo di insediamento a favorire la rinascita delle due parti, che confluiscono su di esso. Non si tratta ancora, è vero, di aver individuato un'area che margini tanto il centro città quanto il porto, quanto piuttosto la creazione di un'area di confluenza verso cui tendere, a mo' di testata, da ciascuna delle due parti. Partendo dall'impossibilità di ricucitura delle due parti, dovuto a fattori geografici oltre che insediativi, egli sceglie come soluzione alternativa al collegamento dei moli alla città, la creazione di un sistema di parchi urbani come elemento di caratterizzazione dell'arrivo in città dal mare: un grande fronte vegetale si viene a creare dal Fort Saint-Jacques alla Joliette, punteggiato solo da qualche attrezzatura di servizio, e che si pone come prosecuzione a mare del

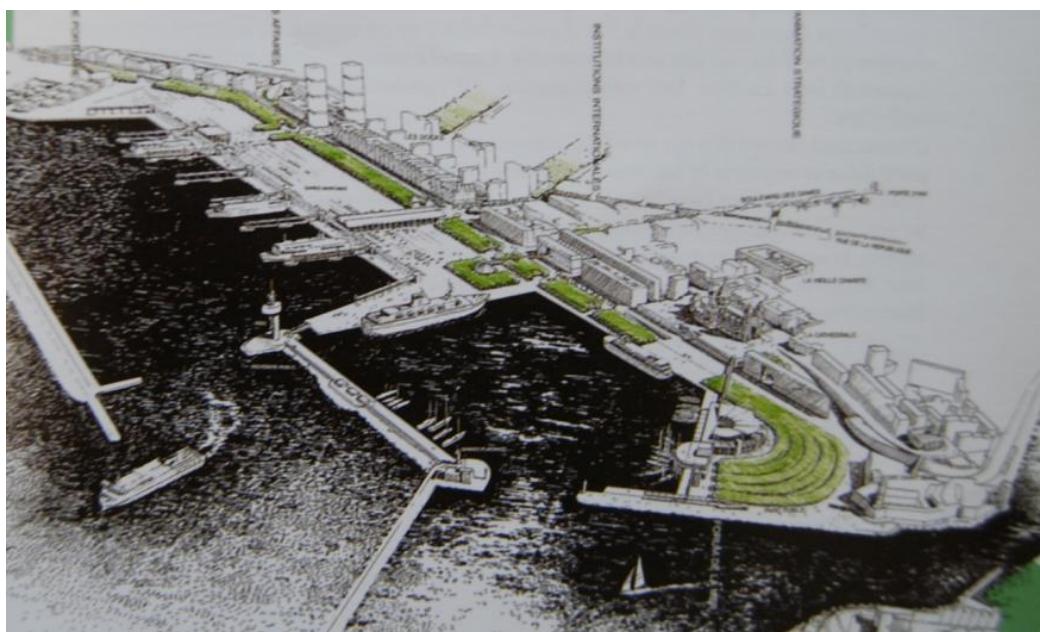
paesaggio collinare de Le Panier. E' invece a nord della Joliette che viene pensata la grande esplanade su cui realizzare la stazione marittima e ferroviaria oltre ad attività legate agli affari e al tempo libero. A sottolineare la distinzione tra la città e il mare è l'asse del nuovo boulevard, pensato non più come una passeggiata litoranea, ma come un grande taglio che separi il mare dalla città. La ricucitura è invece affidata alla parte interna nord, attraverso un sistema di luoghi capaci di organizzare assieme la lottizzazione del XIX secolo e la struttura ferroviaria, i tessuti degli antichi quartieri a nord e l'autostrada, tra il boulevard Leclerc e l'impianto naturale della città. La creazione di un'altra trama di ricucitura tra città e attrezzatura portuale si pone come primo momento di una consapevolezza di un'altra strada possibile, capace di ridare dignità a tutto ciò che finora era considerato essere retro del porto e parte esterna alla città.



Grumbach A., vista prospettica, 1994

## Atelier 9:

La proposta nasce da una conoscenza precisa e analitica del funzionamento urbano e portuale, e proponendo una soluzione che lavora su una logica assiale: accentuare la logica urbana dell'asse storico nord-sud, che si appoggia nel progetto a una struttura verde, e creando al contempo altri due elementi di continuità, l'asse marittimo e l'asse trasversale. Alla stazione d'Arenc, terminale d'arrivo dell'asse storico ristrutturato, ha inizio infatti un altro asse, quello marittimo con il posizionamento di un grande edificio segnaletico, un landmark da cui far ripartire la misura del tratto costiero riqualificato. Da qui lo sviluppo del nuovo boulevard lungo il cui limite sorgono in appoggio i grandi interventi previsti: le torri del centro internazionale d'affari, gli edifici istituzionali, le nuove attrezzature complementari ai docks. L'unico manufatto ammesso all'interno dell'asse è il polo logistico portuale, da cui inizia la grande passeggiata verde che condurrà fino al primo molo, riconvertito in giardino pubblico e che fa da bordo al molo di sottoflutto di un bacino più ampio per il diporto crocieristico, che prevede l'eliminazione degli altri moli esistenti. Questo progetto, più degli altri, ci aiuta a comprendere come la logica ottocentesca della passeggiata litoranea, non aiuti né a favorire una continuità tra la città e l'attrezzatura portuale, né tantomeno a fare in modo che esista una parte di città ispirata a logiche più contemporanee e ad una mixité di usi e funzioni capaci di innescare un meccanismo che renda queste aree volano anche per quelle parti di città che da esse sono marginali.



Atelier 9, vista dell'asse litorale, 1994



### 2.2.2 Euromediterranée 2013: il ribaltamento della questione



Marsiglia, il nuovo perimetro della Zac Cité de la Méditerranée

I progetti esaminati, se è vero che non hanno trovato un riscontro pratico immediato sono però stati utili per stimolare una discussione che ha partore da allora ha visto proporre per la città di Marsiglia un'immagine nuova: numerosi da allora, infatti, gli articoli e i reportage che veicolano l'idea che *"marseille bouge"*, che *"marseille crée"*, che, finita l'epoca di una città in crisi e scandalosa, la città è al centro di un'operazione di restyling che combina contemporaneità e autenticità. La traduzione fisica dell'attenzione alla componente culturale da parte delle amministrazioni locali si esplicita in una volontà di recupero del patrimonio industriale e portuale, inteso come supporto di diversificazione e valorizzazione della città sul piano internazionale. Accanto a ciò, la città accompagna la sua promozione con un'inversione di tendenza dell'intera area retro-portuale: l'identificazione di una questione, che è la questione principale



Euroméditerranée, nuovo progetto per la frangia urbana - portuale

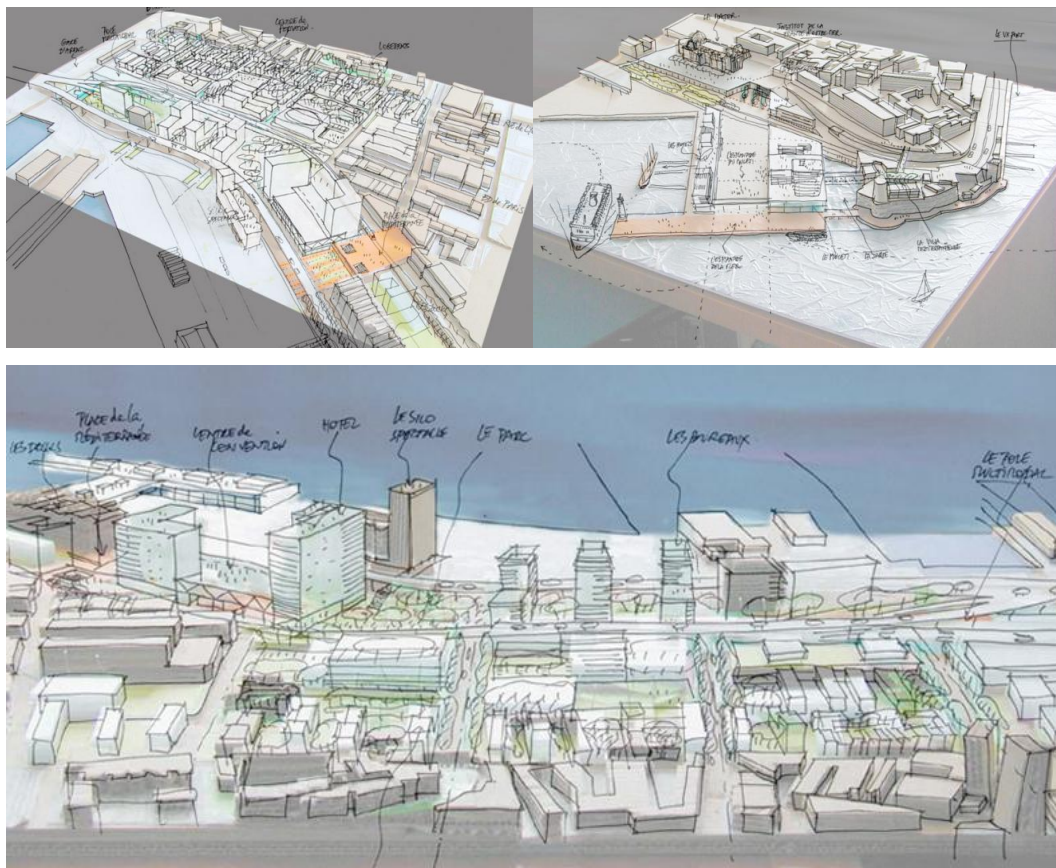
da risolvere per la città di Marsiglia, è ancora una volta il rapporto città-porto, dove l'insieme di elementi marginali della città e del porto, superata la questione dell'appartenenza di questi materiali quando all'una quando all'altra parte del territorio così come proposta nei progetti degli anni '90, diventa l'occasione per ripensare questa parte di città come quella che verrà definita *"la ville en la ville"*.

Ci si riferisce all'area che si estende per 2,7 km come frangia urbana-portuale dal Fort Saint-Jacques alla stazione d'Arenc, prolungandosi verso l'interno fino al Boulevard de Dunkerque e che sarà parte di un piano più ampio per l'intera città che si prepara ad essere la Capitale Europea della Cultura del 2013. Le vicende per l'individuazione dell'area cominciano già nel 1999, quando la demolizione dell'hangar J4 permette di liberare un terrapieno di quattro ettari, prevedendo la riconfigurazione dei moli J2 e J3 in nuovi attracchi polifunzionali. Per l'area il dibattito aveva visto orientata buona parte degli attori coinvolti verso una soluzione che andava nella direzione dei coevi interventi che si andavano effettuando a livello internazionale, come l'Opera House di Sidney e il Guggenheim di Bilbao. Il progetto avrebbe però dovuto convivere con un poro ancora in attività, con le sue antiche fabbriche e i nuovi schemi di organizzazione del bacino: l'idea del rilancio attraverso il settore culturale e ricreativo viene però comunque accolta e, grazie a una complessa gestione amministrativa, si decide di conciliarla con l'idea di riorganizzazione dell'intera area, diventando così il motore di un'operazione più grande e più ambiziosa, che vede nascere l'idea di



una “Cité de la Méditerranée”, idea che vuole costruire allo stesso tempo un luogo, un programma e un metodo. Luogo che sarà non più semplicemente un’interfaccia tra la città e il porto ma *“uno spazio di proiezione di Marsiglia all’interno di un’area mitizzata e pacificata, una extra-territorialità simbolica che disconnette la città dalla sua realtà metropolitana insoddisfacente per raccorderla al ritmo frenetico del “villaggio planetario”*<sup>71</sup>.

Questa operazione prevede il rinnovo di quattro comparti urbani, tre dei quali individuati dalla Zac<sup>72</sup>: la Zac della Joliette, la Zac denominata Cité de la Méditerranée e quella di Saint-Charles. L’area compresa tra i limiti portuali e il boulevard Dunkerque e l’Avenue Schuman si trova a cavallo delle prime due Zac: questo quartiere retro portuale si caratterizzava per un tessuto eterogeneo composto da edifici del XIX secolo messi insieme secondo la logica haussmaniana della città, alternandosi con residenze periferiche e edilizia più recente, ma anche fabbriche e depositi legati all’attività industriale del porto.



<sup>71</sup> Bertoncello B., Dubois J., “Marseille Euroméditerranée. Accélérateur de métropole”, Editions Parenthèses, Marseille 2010, p. 117

<sup>72</sup> La ZAC, “Zone d’Aménagement Concerté” (Zona ad Amministrazione Concertata), è un perimetro attuativo all’interno del quale l’autorità competente si assicura il controllo dei terreni e dispone di una serie di strumenti per dirigere, direttamente o per intermedio di un promotore pubblico o privato, la loro edificazione.

La Zac della Joliette comprende, al di là del Boulevard Dunkerque, lo sviluppo di edifici residenziali e attrezzature collettive, ma l'area d'interesse, di circa 22 ettari, comprende invece il bordo est del Boulevard, dove gli interventi si concentrano specularmente al lungo edificio dei Docks, il cui recupero ha previsto una serie di spazi ricreativi al piano terra, tra cui numerosi café, bar e ristoranti, e la destinazione ad uso uffici ai piani superiori. Di fronte all'edificio, ad una quota più elevata, l'intervento vede sorgere una piastra basamentale su cui sono poggiati una serie di edifici destinati ad attività terziarie che consente di trasformare quello che fino ad allora era considerato un retro dell'architettura dei Docks in una lunga passeggiata, una sorta di *rue interieur* portata alla scala urbana. A nord dell'edificio la place de la Méditerranée farà da imbocco al complesso di edifici dell'Euromed Center, il cui masterplan è stato curato da Massimiliano Fuksas, e che si propone come nuovo faro culturale, commerciale e ricreativo della città di Marsiglia. Un parco verde costituirà inoltre la testata dell'intervento.

Questa parte della Zac della Joliette rappresenta il tratto centrale dell'intera area retro portuale, della quale altri due tratti, a nord e a sud di questo, rientrano nella Zac della Cité de la Méditerranée. Quest'ultima ha l'ambizione di fornire un nuovo impianto al fronte a mare, attrezzandolo con spazi pubblici che lo collegano alla città e individuando, appunto, due sottoparti; altri due tratti di quella che fino ad allora era stata considerata solo come un'area retrostante il porto. Il primo di questi tratti, a sud, vede sorgere nell'area dell'ex banchina J4 una nuova explanade destinata ad attrezzature culturali e che delimita con il Fort Saint-Jacques due piccole darsene destinate al traffico turistico.

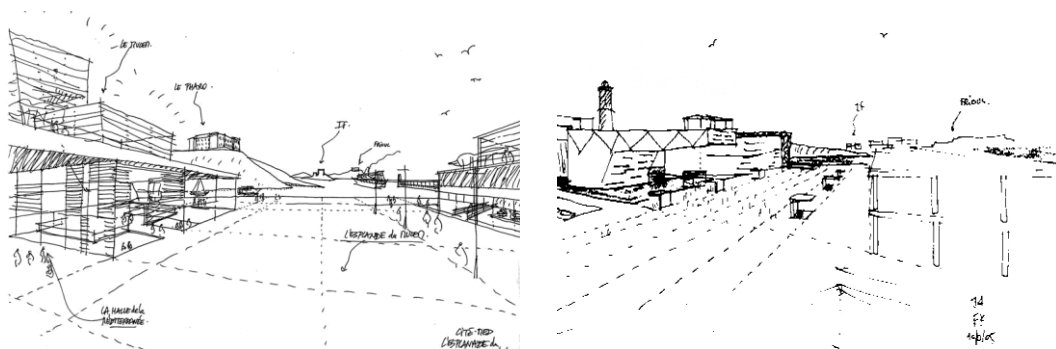


Euroméditerranée, stralcio del progetto di Yves Lion e Ilex



Su questa spianata sorgeranno, di fronte al forte un insieme di tre architetture che daranno forma all'area della cultura. In primis l'edificio del MUCM, opera di Rudy Ricciotti e Roland Carta, che si ergerà come una roccia marina e che ospiterà, assieme agli spazi del forte recuperato le collezioni del Musée des Civilisations d'Europe et de Méditerranée. Accanto a questo, il Centre Régional de la Méditerranée di Boeri Studio e, di fronte ai due, il Centre de la Mer chiuderanno la composizione della spianata. Anche la Cattedrale della Major sarà inserita in un altro progetto di explanade, dalla quale partirà un tunnel sotterraneo per evitare la circolazione di autoveicoli in superficie, atto a garantire una maggiore continuità di questa grande archeologia urbana col mare. Questo primo settore viene messo in connessione con il secondo, a nord, tramite una passeggiata litoranea che a questo punto non diventa più il tema fondante di un progetto di waterfront, ma, ridotta ad un collegamento tra parti, vedrà anzi appoggiarsi ad essa, dal lato mare, alcune attrezzature che la faranno diventare una spina compresa tra i docks e gli interventi sull'acqua: tra questi il centro commerciale "Les terrasses du port", la nuova stazione marittima, il vecchio edificio dei Silos, che ospiterà un centro polifunzionale. Nel terzo tratto a nord l'area cambia direzionalità, assecondando la linea di costa e il bacino portuale e trasformandosi in un centro direzionale che fa da testata, con le sue torri per uffici e residenze, alla Cité de la Méditerranée.

I tre tratti esaminati forniscono, come abbiamo visto, una varietà di temi di progetto per le aree di margine, in cui non è tanto il disegno del vuoto a caratterizzare lo spazio delle connessioni, ma una sequenza di spazi pubblico-privati che prendono la forma di piastre specializzate: su queste è l'alternanza dei pieni e dei vuoti, del costruito e del "volume zero" dell'architettura, del pubblico e del privato, a configurare una nuova idea, contemporanea, di città, in cui alla spettacolarizzazione, che si spera le archistars eviteranno, si predilige la dimensione locale e identitaria per strutturare una nuova parte considerata come "città nella città".



Euromediterranée, schizzi di progetto, Yves Lion e Ilex

# Paesaggi di margine: metodologie di lettura e ri-scrittura

## 3. Paisajes de margen: metodologías de lectura y re-escritura

### 3.1 Metodologia, strumenti e tecniche di “lettura” progettuale

Metodología, herramientas y técnicas para una "lectura" de proyecto

#### 3.1.1 Dalle analisi urbane alla progettazione urbana: questioni di interpretazione

A partir del análisis a la planificación urbana: una cuestión de interpretación

#### 3.1.2 La “pratica descrittiva”

La "práctica descriptiva"

#### 3.1.3 La lettura morfologica dell'area-progetto

La lectura morfológica del área – proyecto

#### 3.1.4 Cronomorfologie: dimensione, strumento e rappresentazione del paesaggio

Cronomorfologías: dimensión, herramienta y representación del paisaje

### 3.2 Napoli: un racconto al margine

Nápoles: una historia al margen

#### 3.2.1 “Delirious Napoli”: l’attenzione alle aree appena fuori città.

"De-lirious Nápoles": la atención a las zonas a las afueras de la ciudad

#### 3.2.2 Lungo il margine orientale della città di Napoli: l’area del Ponte della Maddalena

A lo largo del borde oriental de la ciudad de Nápoles: la zona del puente de la Maddalena

#### 3.2.3 Lettura dell'area-progetto e costruzione della mappa crono-morfologica

Lectura del área de proyecto y la construcción del mapa crono-morfológico

#### 3.2.4 Note a margine: una possibile riscrittura

Notas al margen: una reescritura posible

### **3. PAISAJES de MARGEN: metodologías de lectura y re-escritura**

#### **3.1 Metodología, herramientas y técnicas para una "lectura" de proyecto**

- 3.1.1 A partir del análisis y la planificación urbana: una cuestión de interpretación
- 3.1.2 La "práctica descriptiva"
- 3.1.3 La lectura morfológica del área – proyecto
- 3.1.4 Cronomorfologías: dimensión, herramienta y representación del paisaje

En esta parte se expondrán cuales han sido los criterios, la metodología y las herramientas utilizadas en la investigación desarrollada para la tesis doctoral. Nos enfocamos sobre la lectura morfológica, cuyo apoyo teórico deriva de las suposiciones culturales del diseño italiano de los años 70 y 80, pero cuyas experimentaciones, dentro de las actividades del doctorado, permiten la identificación y enriquecimiento de una práctica descriptiva cuyo objetivo final es la construcción de nuevos paisajes utilizando como herramienta la creación de mapas con múltiples niveles de lectura. Ver ruinas, imaginar figuras y construir paisajes son las etapas que están dirigidas a la búsqueda de aquellas relaciones entre las cosas, capaces de dirigir las operaciones de diseño, identificando el carácter figurativo de la estructura del proyecto. La idea de paisaje como un ente que evoluciona, atravesado por diferentes "tiempos", lleva a la explicitación de las presencias temporales en los mapas producidos. La crono-morfología expresa la conexión intrínseca de las relaciones temporales y espaciales y, por tanto, está entendida como una herramienta, nada abstracta, ni deducidas a partir del análisis de otras estructuras narrativas (como en el caso de Ed Keller *"Chronomorphology: Active Time in Architecture"* ), sino como una lectura del instrumento del paisaje. Por eso nos referimos a la investigación sobre la cronomorfología el Grupo de Investigación Paisaje Cultural (GIPC) de la Universidad Politécnica de Madrid: en cuanto sujeto narrativo, el paisaje se convierte en el lugar de lo cual tomar la información temporal, necesaria para construir su representación. En la tesis, esa dimensión se toma para la elaboración de un mapa en el que las "piezas" de diferentes tiempos expresan la complejidad de una realidad en la que el "no contemporáneo" (el pasado) se

pone en juego para la identificación de una imagen urbana "contemporánea" (simultánea).

### **3.2 Nápoles: una historia al margen**

- 3.2.1 "De-lirious Nápoles": la atención a las zonas a las afueras de la ciudad
- 3.2.2 A lo largo del borde oriental de la ciudad de Nápoles: la zona del puente de la Maddalena
- 3.2.3 Lectura del área de proyecto y la construcción del mapa crono-morfológico
- 3.2.4 Notas al margen: una reescritura posible

La zona de Nápoles en cuestión, desde sus orígenes, ha representado la antigua entrada a la ciudad. Posteriormente se anexionó el puerto artificial y, del otro lado, fue delimitada por una carretera comercial, llegando a constituir un área que se extiende detrás de la zona portuaria en torno a dos kilómetros. Al estar configurada, el área es entendida hoy como un lugar cuyo carácter fundamental es precisamente el no pertenecer ni a la ciudad histórica que crece en el oeste, ni a la que fuera expansión industrial al este, ni tampoco al puerto. En lugar de entenderse como una zona de exclusión, podríamos encontrar su propia denominación, siendo redefinida como "margen" de los diferentes sistemas más que un espacio que no pertenece a ninguno de aquellos. La narración de la historia de esta zona está estructurada para entender la forma y el momento en que sus diversos elementos han llegado a la configuración actual: la historia nos permite identificar las huellas y reconocer a aquellos fragmentos que, como "arqueologías", son testigos de una sucesión de tiempos.

En relación a un área que puede ser identificada, en la escala del urbanismo, como elemento liminal entre la ciudad y el puerto o como uno de los "ensanches" de la infraestructura de la autopista que le bordea, desde el punto de vista del diseño urbano se reconoce como una superficie y no como una línea, y desde luego, como una zona "llena de". Es evidente, por tanto, la capacidad de reconocer los elementos y tratar de reconstruir las relaciones con el fin de determinarla como "parte" con su específica identidad. Ese propósito ha pasado a través de una serie de operaciones dirigidas a la identificación de los materiales y las formas que puede tomar su "imagen". El objetivo del seminario de investigación no es tanto la búsqueda de una posible respuesta o solución

determinada, sino la reformulación de una pregunta que podría avanzar en un posible proyecto de escala intermedia. La identificación del proyecto y su reconocimiento, por lo tanto, constituyen los datos y no el resultado de su representación. El interés en la construcción de un mapa cronomorfológico se desarrolla en el uso de "fragmentos" tomados de diferentes épocas, en nuestro caso dibujado, "cortados", a partir de mapas históricos. Este mapa conduce a la identificación de los temas del proyecto: la transformación de los límites de la carretera en un nuevo borde de transición entre la ciudad industrial y la zona en sí, el rediseño de la frontera del puerto como una arquitectura o el nuevo diseño de la superficie entre estos elementos. En este último caso (la superficie) se encuentran respuestas en sintonía con la metodología utilizada en importantes referencias del debate arquitectónico contemporáneo. Así se aplican los resultados de algunos proyectos, como el de Rem Koolhaas para la "*zona liminal*" de la Defensa en París, el de Tschumi para el Parc de la Villette, que responde a estos lugares con un enfoque "disyuntivo" y los intentos de Eisenman para el desarrollo de un proceso de superposición hecho por "capas temporales" a partir del proyecto/programa de "la ciudad de la arqueología ficticia". El factor tiempo, utilizado precedentemente para la construcción de mapas interpretativos, se convierte así en el instrumento de reafirmación de algunas áreas, donde las notas al margen se consideran como las nuevas "*folies*", en las que se estructuran el nuevo modelo surgido de la "excavación arqueológica ficticia" de la cronomorfolología.

### **3. PAESAGGI di MARGINE:**

#### **METODOLOGIE di LETTURA e RI-SCRITTURA**

Nel primo capitolo di questa tesi si è visto come alcuni termini abbiano un carattere interno alla disciplina e come possano costituire un riferimento utile all'individuazione degli spazi che marginano le città contemporanee. Nel secondo capitolo, la questione ha trovato una propria specificazione nelle aree retro portuali, indagate non più come piani "frontali" al mare, ma come misura di una distanza da riconfigurare tra la città e l'infrastruttura portuale. Quest'ultima parte tenta di tenere assieme le due questioni attraverso la sperimentazione svolta durante questa ricerca che si specifica ancora una volta in un doppio contributo – teorico e pratico – che ha trovato i propri presupposti in un seminario di lettura di un'area napoletana scelta come caso emblematico rispetto al tema e che tenta un'articolazione teorica per la lettura di queste particolari specie di spazi atta ad una loro traduzione in paesaggi. Tale contributo si propone il racconto dei presupposti teorici a partire dai quali si è svolta la lettura del caso napoletano e l'individuazione di una metodologia e degli strumenti attraverso cui è stata svolta. A tal fine, particolarmente significativi risulteranno tanto la descrizione degli esiti del seminario quanto la messa a punto di un quadro di riferimento che vede avanzare il seguente "stato dell'arte" rispetto ad alcuni studi in atto presso il Grupo de investigacion del Paisaje Cultural dell'Università Politecnica di Madrid

#### **3.1 Metodologia, strumenti e tecniche di "lettura" progettuale**

Si propone di seguito la descrizione di criteri, metodologie e strumenti utilizzati nella ricerca all'interno dell'esperienza del dottorato. A tal proposito, diventa centrale la questione della lettura morfologica, il cui supporto teorico affonda in presupposti culturali propri della progettazione urbana italiana propria degli anni '70 e '80, ma la cui sperimentazione all'interno delle attività di dottorato consente l'individuazione e l'arricchimento di una pratica descrittiva che vede come finalità ultima la costruzione di nuovi paesaggi e utilizza come strumento la costruzione, come vedremo in seguito, di mappe a più livelli di lettura. Alla base di quest'operazione risiedono alcune posizioni proposte all'interno dei corsi di dottorato in Progettazione Urbana dell'Università di Napoli "Federico II", secondo cui un progetto di modificazione non può non prescindere dalla

“descrizione del contesto”, intesa come operazione parallela alla “costruzione del testo”. Tale proposta si propone come avanzamento delle ipotesi disciplinari di cui si propone, per chiarezza, un breve racconto dello stato dell’arte, che sono presupposto imprescindibili delle operazioni successivamente svolte.

### **3.1.1 Dalle analisi urbane alla progettazione urbana: questioni di interpretazione**

Nel 1964, Susan Sontag scriveva un saggio intitolato *“Contro l’interpretazione”* in cui discute due differenti modalità d’approccio alla teoria e alla critica d’arte: da un lato l’interpretazione formalista, le cui origini affondano nelle teorie aristoteliche, dall’altro un’interpretazione contenutistica, che si sforza di valutare ciò che un’opera vuole significare. Nel criticare questa seconda modalità di approccio, che viene riconosciuta come l’interpretazione moderna della realtà, l’autrice americana si batte contro l’idea che chi si propone di “interpretare” il contenuto di un’opera si faccia portatore di una verità assoluta giustificandola come un’operazione di resa intelligibile di un qualcosa di altrimenti solo implicito: riconoscendo nel contenuto il senso proprio dell’oggetto in esame, si finisce per svalutare così sia il senso originario dell’opera che la capacità delle diverse risposte soggettive. Tale posizione viene portata avanti argomentando con esempi presenti nell’arte pittorica, cinematografica, letteraria e citando Marx e Freud come i fautori di quelle teorie basate sulla “conoscenza come interpretazione”, che tentavano di proporre come soluzione esatta al problema della conoscenza, tant’è che per essi “comprendere è interpretare”, mentre per la Sontag nel loro caso *“interpretare è tornare a esporre il fenomeno con l’intenzione di trovare il suo equivalente”*<sup>73</sup>. L’avversione è verso quel tipo di indagine che si sviluppa attraverso un *“atto cosciente della mente che illustra un certo codice, alcune regole interpretative”*<sup>74</sup>, impoverendo la realtà stessa delle cose. Il saggio si conclude con un’acuta osservazione che oggi, a quasi cinquant’anni di distanza, può essere occasione per riaprire una riflessione valida anche in ambito disciplinare:

*“La nostra è una cultura basata sull’eccesso, sulla sovrapproduzione; il risultato è il costante declino dell’acutezza della nostra esperienza sensoriale. Tutte le condizioni della vita moderna – la sua abbondanza di materiali, la sua eterogeneità – si uniscono per smussare le nostre facoltà sensoriali. E la missione del critico deve porsi necessariamente alla luce del condizionamento dei nostri*

---

<sup>73</sup> S. Sontag – *“Contra la interpretación y otros ensayos”*, Random House Mondadori, Barcellona, 2007, pag. 28

<sup>74</sup> *Ib.*, pag. 26

*sensi, delle nostre capacità (più che in altre epoche). Quello che ora importa è recuperare i nostri sensi. Dobbiamo imparare a vedere di più, ad intendere di più, a sentire di più. La nostra missione non consiste nel percepire in un'opera d'arte la maggior quantità possibile di contenuto, e meno ancora nell'esprimere di un'opera d'arte un contenuto maggiore dell'esistente. La nostra missione consiste nel ridurre il contenuto in modo da poter vedere in dettaglio l'oggetto. (...) La funzione della critica dovrebbe consistere nel mostrare "come è ciò che è", incluso che "è ciò che è", e non nel mostrare ciò che significa. Al posto di un'ermeneutica necessitiamo di un'erotica dell'arte"<sup>75</sup>*

In campo architettonico e urbano, tale dibattito è quanto mai complesso e inizia a prendere forza proprio negli anni in cui scriveva la Sontag, quando, cioè, anche in altre discipline si iniziarono a mettere in discussione quelli che fino ad allora erano stati riconosciuti e proposti come regole esatte, analisi scientifiche e valori giusti. Inizia così, in Italia, una differenza d'approccio (a cominciare dal rilevamento del territorio) tra quelle che fino ad allora erano state le regole dell'analisi urbana e i dettami che iniziavano a scardinarsi grazie ai maestri della progettazione urbana. A quelle che ermeneuticamente si proponevano come corrette interpretazioni dei fenomeni urbani si iniziano a contrapporre le esperienze descrittive che mettono in conto la capacità dei singoli di orientare lo sguardo e mettere in relazione le cose per ciò che sono o per le forme che assumono.

L'analisi urbana aveva, infatti, messo a punto un sistema attraverso il quale l'indagine e la conoscenza della realtà venivano affidate a strumenti atti a verificare la razionalità interna ai processi di indagine e a definire quelle strutture che ne verificassero le connessioni esterne: attraverso tale metodica - che si proponeva come una ricerca dal carattere oggettivo e scientifico - si è giunti nel tempo a classificare le invarianti tipologiche, a costruire modelli, e a metterli in relazione alle categorie morfologiche, a formalizzare questi sistemi di relazione e a convenzionalizzare i sistemi di rappresentazione per sfruttare pienamente i sistemi che si erano costituiti nelle altre discipline come fondamentale metodo dell'organizzazione del sapere.

Sul finire degli anni '60, constatato che tale tipo di approccio forzava la ricerca entro i limiti di una razionalità che rischiava di far diventare arido il progetto, si cominciò a porre il problema di come alcuni valori complessi - non immediatamente rappresentabili in schemi, grafici e tavole analitiche -

---

<sup>75</sup> *Ib.*, pag. 37



potessero rientrare nella ricerca progettuale sulla città e sul territorio: la punta più avanzata della ricerca italiana, rappresentata dagli studi di Rossi, affermò con chiarezza che dovesse essere l'architettura in quanto dato ultimo verificabile della realtà stessa, il punto di vista con cui affrontare il problema. La riaffermazione di questa centralità - affiancata dall'individuazione di più specifici oggetti della ricerca alla scala urbana, i *"fatti urbani"* degli studi rossiani - comporta che la conoscenza della realtà è improntata esclusivamente attraverso il concreto atteggiamento progettuale, che mette in discussione continuamente l'oggettività dei dati, sia perché essi provengono da esperienze in qualche modo precedenti e istituzionalizzate, spesso lontane, sia perché i dati che utilizzano prendono senso solo dalla loro connessione e dal loro ordinamento.

La lezione fornita dalla scuola di Rossi aveva per l'avanzamento della ricerca due punti di notevole importanza: in primis perché nel considerare l'individualità dei fatti urbani spostava l'attenzione dal dato quantitativo delle analisi urbane a quello qualitativo, in secondo luogo perché, attraverso lo studio sulle permanenze, faceva emergere quel processo logico-analogico capace di recuperare i valori della memoria collettiva e individuale, inverando i dati oggettuali offerti dalle altre discipline, quei dati che – come riaffermato poi da Gregotti – *"devono per noi significare diversamente"*.<sup>76</sup> L'attenzione alle situazioni locali in cui ritrovare i criteri con cui caratterizzare il progetto e la forte necessità di scardinare sempre più quelle certezze proposte come scientifiche verità dai criteri dell'analisi urbana, fanno sì che la progettazione urbana abbia teso e tenda a considerare sempre più la pratica descrittiva come parte integrante del processo progettuale, nel tentativo di comprendere come quell'*"avventura delle specificità e delle differenze"*<sup>77</sup> tanto declamata dallo stesso Gregotti possa costituirsi come atto fondativo della pratica progettuale dinanzi ai criteri attuali – sempre più globalizzati e omologati – del fare architettura nel Terzo Millennio. Lavorare per differenze significative, cercare la soluzione del caso specifico, ritrovare le leggi della costruzione del luogo, costituiscono oggi paradigmi di un metodo di lavoro fondato sull'appartenenza – ad una tradizione, ad una cultura, ad un luogo – che si oppone all'idea di tabula rasa, di ricominciamento.

---

<sup>76</sup> Gregotti V., *"Il territorio dell'architettura"*, Feltrinelli Editore, Milano 1966. Cfr. edizione ampliata del 2008 della collana Saggi, pag. 23

<sup>77</sup> Gregotti V., *"Identità e crisi dell'architettura europea"*, Einaudi, 1999, pag.32

### 3.1.2 La “pratica descrittiva”

E' nella descrizione, dunque, che dobbiamo ritrovare il “*come è*” delle cose, una descrizione che, come avvertiva lo stesso Samonà “...è un problema di linguaggio. Non di storici, né di letterati, né di critici. E' una prima progettazione, una nuova maniera di vedere la progettazione.”<sup>78</sup>

Da dove ripartire, dunque, oggi per rifondare l'oggetto e gli strumenti della pratica descrittiva? Tra gli esempi avviati, abbandonati e “in progress” di quest'ambito disciplinare particolarmente significativi da analizzare sono due tipi diversi di ricerca, quasi agli antipodi, avviati nel campo dello studio della morfologia della città e del territorio: da un lato, gli studi proposti nella tesi Bisogni-Renna che - seppur ancora inevitabilmente legata agli strumenti dell'analisi urbana - si preoccupa di indagare il territorio secondo una metodologia all'epoca innovativa e ancora oggi significativa sia per alcuni risultati che per alcuni spunti aperti su problematiche ancora irrisolte; dall'altro le ricerche avviate negli anni '80 sulla complessità del territorio all'insegna dell'interdisciplinarietà - che hanno trovato sinora l'apice nella formulazione degli “atlanti eclettici” del gruppo capitanato da Stefano Boeri - nella loro diversa natura, necessitano di essere diversamente interpretate alla luce delle reali esigenze di riconfigurazione dello spazio urbano contemporaneo.

La tesi di Agostino Renna e Salvatore Bisogni<sup>79</sup> dal titolo “Introduzione ai problemi di disegno urbano nell'area napoletana” del 1963 - pubblicata sul numero di Edilizia Moderna del 1965 prima, e a distanza di dieci anni dagli stessi autori in una pubblicazione curata da Vittorio Gregotti - si proponeva di indagare, all'interno della specificità disciplinare, un metodo nuovo di analisi, rappresentazione e progetto del territorio incentrato sulla possibilità di fondare una tecnologia formale del paesaggio antropogeografico, per strutturare da architetti in senso significativo lo spazio fisico abitato dall'uomo. Nel tentativo di determinare una struttura formale urbana chiara e leggibile, essi compiono una serie di operazioni che - seppur legate alla proposta di un metodo scientifico-analitico proprio di quegli anni - già si proponevano di affiancare alle valutazioni sulla tipologia, sui tessuti e sul valore estetico delle strutture edilizie, considerazioni sul paesaggio della città nella sua globalità e nell'individuazione

---

<sup>78</sup> Cit. in F. Spirito, “Dallo stato di fatto allo stato di progetto” in F. Ferrara, P. Scala (a cura di), “Il sopralluogo”, Materiali di Ricerca, CUEN 2006

<sup>79</sup> Cfr. Bisogni S., Renna A., “Introduzione ai problemi di disegno urbano nell'area napoletana” in “Edilizia Moderna” n. 87-88, Milano, 1965

delle sue diverse parti (“scaglie”): la struttura formale del territorio diviene campo d’indagine e intervento specifico della disciplina architettonica e urbana e, in quanto tale, esplorato con l’efficacia di quel “vedere architettonico” che oggi sembra invece venir meno nei processi di descrizione del territorio.

Gli spunti ancora attuali della proposta sono riscontrabili già nell’intento, che essi si prefiggono, di superare la dicotomia tra la fase analitica e quella progettuale, proponendosi di spogliare le classiche analisi urbane di quella oggettività, data da generalizzazioni e categorie precostituite, che non consente alla descrizione di intraprendere quel nuovo punto di vista in grado di mettere in atto il processo di modificazione di un’area. All’interno di una metodica – la cui scansione rigidamente determinata a priori va indubbiamente riconsiderata – va ritrovato il tentativo di ragionare alla scala urbana sulla questione della figurabilità, questione che seppur mutuata dagli studi lynchiani evolve in un ragionamento quanto mai attuale sulla forma del territorio: in essa viene distinta una forma della struttura urbana, intesa come materializzazione in termini fisici e tridimensionali dei grandi parametri dell’organizzazione spaziale (i *fatti urbani* che verranno poi esaminati da Rossi), e una struttura della forma urbana individuata nell’intelaiatura principale che funge da trama compositiva e stabilisce il grado di relazione spaziale tra gli elementi architettonici. Nell’individuare quali siano poi quegli elementi fondamentali che definiscono l’unicità della forma di una città essi non a caso partono dalla lettura dell’orografia: la natura viene intesa come sistema semantico, un segno del territorio che viene osservato sin da subito nella sua valenza fortemente progettuale, specie per quanto riguarda la sua capacità sia di stabilire relazioni all’interno del territorio alle diverse scale che di portare alla definizione specifica degli elementi insediativi che in base ad essa prendono forma.

L’analisi morfologica eseguita per “scaglie” di rilevamento, attraverso le quali operare lo studio dei caratteri specifici di ciascuna parte e delle differenze tra le diverse parti, arriva a dei risultati soddisfacenti che portano però con sé diversi limiti, alcuni dei quali consapevolmente individuati dagli stessi autori e che restano ancora oggi questioni aperte. Se da un lato, infatti, essi delimitano l’area-studio essenzialmente alla città consolidata, ritenendola rappresentativa dei caratteri morfologici dell’area napoletana, ammettono però che al di fuori di essa, o meglio, proprio ai suoi margini, nelle frange immediatamente esterne ai confini della loro perimetrazione, esistono dei caratteri propri, peculiari, che non si riflettono in quelli presi in esame nell’area di studio.

In merito alle grandi questioni della pratica descrittiva del territorio, le ricerche avviate sui suoi valori complessi trovano allo stato attuale della ricerca italiana espressione forte nelle sperimentazioni avviate nell'ambito della ricerca "Multiplicity Use\_Uncertain State of Europe"<sup>80</sup>, in cui il tentativo di ricostruire la "polifonia di percezioni ed esperienze" del territorio europeo si esplicita in un'indagine che mutua i propri contenuti da diverse discipline – specie di natura sociologica – e che spostano lo sguardo verso uno spazio urbano contemporaneo inteso sempre più nel senso esclusivamente antropologico piuttosto che architettonico: al rifiuto delle esperienze spaziali già sperimentate in passato, essi contrappongono una metodica che – pur pretendendo di riflettere sulla morfologia del territorio e sulla "grammatica" della nuova città – volontariamente non si traduce in un punto di vista che mira ad interpretare i luoghi attraverso quel vedere architettonico proprio della nostra disciplina, ma allarga il campo d'indagine a dismisura, producendo una vasta letteratura di "biografie" di luoghi che ha fatto dell' "ascolto" e della "mappatura" – dalle cronache alle interviste, dai documentari ai reportage fotografici – le sedi principali per una ridefinizione dello sguardo degli architetti sulla città. In cui però tutto viene "registrato" e nulla "riscritto". Nel catturare le dimensioni meta-fisiche della realtà, essi dimenticano in primo luogo quel dato fisico che caratterizza l'architettura dei luoghi prima ancora che quella della "moltitudine" di nuovi oggetti sparsi sul territorio che ci si limita ad archiviare. Su questo il dibattito è ancora aperto e sembra spingere nei confronti di un recupero di una metodologia che vede nella "narrazione" la specificazione più appropriata della descrizione progettuale:

*"Si tratta di una questione che investe anche il ruolo che la città come "presenza" concreta di elementi fisici svolge nella costruzione del linguaggio architettonico. La necessità di mettere in discussione una serie di convenzioni e di pregiudizi disciplinari che impedivano di stare al passo con le trasformazioni della città e del corpo sociale –in primis l'idea di progetto in quanto imposizione di una ratio totalizzante– è stata per molti anni il cavallo di battaglia di quella che potremmo chiamare la svolta etnografica e antropologica del recente dibattito architettonico (...). Ma in questo dialogo ravvicinato tra l'architettura e altre discipline per loro natura eminentemente "descrittive" si è perso di vista il fatto che ogni descrizione produce un senso solo in quanto "narrazione". Dal punto di vista dell'architettura la lenta costruzione di una diversa consapevolezza sulla città raggiunta negli anni recenti non può esprimersi se non attraverso delle*

---

<sup>80</sup> Cfr. A.A. VV., "Multiplicity USE. Uncertain States of Europe", Skira, Milano, 2003

*specifiche narrazioni, attraverso cioè la costruzione di un diverso ordine delle cose. Il richiamo alla dimensione narrativa è qui funzionale a riproporre il problema di una struttura del discorso architettonico, questione che gode di una propria autonomia e che prescinde dall'oramai ovvia constatazione del tramonto delle verità definitive e delle certezze assolute che avevano permeato e legittimato il grande racconto della modernità. (...) Non si tratta tanto di chiedersi come "rappresentare" o "significare" la condizione urbana attraverso il singolo fatto architettonico, mimandone dal proprio interno la complessità o la frammentazione ma all'opposto si tratta di capire come l'architettura possa costruire un "linguaggio della città", linguaggio cioè attraverso il quale la forma della città si manifesti come luogo concreto e visibile della coscienza sociale.”<sup>81</sup>*

La questione della descrizione s'intreccia anche con quella della scelta delle aree oggetto di studio, laddove gli studi di matrice boeriana interpretano la necessità contemporanea di rivolgere l'attenzione a quei luoghi *“che abbiamo perso l'abitudine di osservare e dove lo spazio mostra scarti sorprendenti e inizialmente inspiegabili”<sup>82</sup>*, luoghi in cui i processi di auto-organizzazione dello spazio tendono a celare, talvolta a eliminare, i diversi elementi che di quella area hanno fatto la storia e costruito un'identità andata persa: intercettare anche in queste aree esterne al perimetro della città consolidata la presenza di relazioni urbane, di diverse identità che si offrono ad una rilettura di questi luoghi *“ipocodificati ma semanticamente generosi”<sup>83</sup>*, è sicuramente una questione che l'identificazione delle scaglie, limitate all'interno del perimetro della città consolidata, aveva lasciato in sospeso. La grammatica della nuova città è vista come *la sommatoria di tanti piccoli enunciati elementari piuttosto che da proposizioni articolate e distinguibili per genere<sup>84</sup>*: questa situazione è riscontrata non soltanto nello spazio che si dirada, nelle periferie, nella campagna urbanizzata, ma si infiltra anche nelle zone centrali e negli isolati della città ottocentesca, parcellizzando sempre più lo spazio pubblico, che grida forte la necessità di una sua più specifica configurazione.

---

<sup>81</sup> N. Privilegio (a cura di), *“La città come testo critico”*, Franco Angeli, Milano, 2008, pag. 128

<sup>82</sup> Boeri S., *“Multiplicity, Frequently Asked Question”* in A.A. VV., *“Multiplicity USE. Uncertain States of Europe”*, Skira, Milano, 2003, pag. 20

<sup>83</sup> Boeri S., *“Atlanti Eclettici”* in A.A. VV., *“Multiplicity USE. Uncertain States of Europe”*, Skira, Milano, 2003, pag. 439

<sup>84</sup> *Ib.*, pag. 441

La disamina di questi due diversi tipi di descrizione parrebbe portare alla conclusione che si è costituita sinora rispetto alla questione della pratica descrittiva una “pars costruens” e una “pars destruens”: in parte questa affermazione è vera, ma va considerato che nel primo esempio vi sono dei limiti dovuti sia alla primitiva definizione della pratica vera e propria della progettazione urbana piuttosto che della classica analisi, sia alla povertà delle tecniche di rappresentazione; nel secondo caso, essendo legato ad una esperienza ancora in evoluzione e frutto comunque dei notevoli cambiamenti intercorsi negli oltre quaranta anni che ci separano dalla prima, non sono da non considerare alcune questioni poste e sopraccitate.

Quello che qui si vuole dire è che entrambe le pratiche appaiono oggi da verificare nella loro impostazione, intendendo ricercare più che i criteri di un'impostazione metodologica le tappe di un tragitto che ha condotto ai criteri di decodificazione delle aree oggetto di studio e che prima non trovavano nemmeno una loro precisa denominazione: le aree escluse dalla trattazione metodologica di Renna-Bisogni non hanno trovato, infatti, se non nelle forme e nei modi propri della ricerca di USE, una loro più specifica trattazione dal punto di vista più specificatamente architettonico. E questo perché, se da un lato queste aree di margine venivano escluse dalla trattazione per “scaglie” per una loro diversa specificità, si sono poi sempre perse dall'altra parte all'interno di un campo d'indagine troppo vasto, che le ha spesso confuse con quei supposti “non-luoghi” oggetto delle ricerche più recenti. In questi casi, non solo si riscontrava una poca chiarezza nel “nominare” gli elementi (e a cui si è cercato di rispondere nella prima parte di questa tesi) ma anche un'eterogeneità di approcci rispetto al territorio che esulava spesso da una specificità disciplinare.

### 3.1.3 La lettura morfologica dell'area-progetto

Gli elementi fornitici dal territorio, considerato come “territorio dell'architettura”, proprio in quanto molteplici e complessi, necessitano di quella “descrizione fertile” di cui parla Secchi, che propone l'organizzazione e la ricostruzione in forma di sapere di quel “visibile che ci disorienta”: una descrizione, dunque, che distingua e nomini le diverse parti in base ai loro caratteri morfologici, selezionando le differenze con opportune priorità, operazione che porta in sé una valenza già progettuale che viene dalla capacità interpretativa del singolo. Accanto dunque alle possibilità conoscitive dedotte dalla capacità logica – la cui interna razionalità è riscontrabile anche in tutte le altre discipline che si occupano dello studio del territorio – si rende necessaria alla lettura dell'area-progetto quella capacità analogica propria della conoscenza – immaginazione atta a concretare questo processo analitico in un processo di progetto. Tale processo passa, dunque, come osservato da Spirito attraverso tre fasi: *“vedere rovine, immaginare figure, costruire paesaggi”*<sup>85</sup>, fasi queste accomunate dalla ricerca di quelle relazioni fra le cose capaci di orientare le operazioni che si compiono, individuando nel loro carattere figurale la natura stessa della struttura progettuale. Negli atti del vedere, dell'immaginare e del costruire vengono di volta in volta presentati – attraverso delle narrazioni – i “personaggi” che animano nei diversi momenti il racconto dei luoghi, racconto che in parte viene scritto attraverso il progetto.

La natura figurale della descrizione fa emergere con più urgenza la biunivocità che esiste nei rapporti conoscenza/trasformazione e ambiente/architettura, in quanto, accomunando entrambi i termini di queste relazioni, instaura un carattere circolare tra queste fasi che prevede la capacità di verificare ciclicamente le condizioni di partenza. E infatti, se è vero che l'oggetto della nostra disciplina è l'ambiente in cui viviamo, esso è definibile al tempo stesso come materiale e prodotto del progetto, esigendo un contributo specifico di proposte architettoniche, che si configurano come materiale per la sua strutturazione e che restano comunque il dato ultimo verificabile. *“Ciò che conta nel paesaggio non è tanto la sua obiettività quanto il valore attribuito alla sua configurazione”*<sup>86</sup>: Corbòz con tale affermazione riesce bene a sintetizzare l'ambivalenza tra soggetto e oggetto, aprendo la strada per parlare di un valore

---

<sup>85</sup> F. Spirito, *“Dallo stato di fatto allo stato di progetto”* in F. Ferrara, P. Scala (a cura di), *“Il sopralluogo”*, Materiali di Ricerca, CUEN, Napoli, 2006, pag. 11

<sup>86</sup> A. Corbòz, *“Ordine sparso”*, FrancoAngeli, Milano 1998, p. 188.

“culturale” implicito in questa idea di paesaggio, che si carica di una valenza progettuale sin dalla sua stessa definizione.

L'organizzazione della produzione in maniera che porti alla formazione di “figure” che strutturino l'ambiente del “circostante” non è più dunque il fine ultimo della progettazione, o meglio non l'unico, dovendo preventivamente e parallelamente contribuire ad un'organizzazione in figure delle forme esistenti attraverso un'opportuna ricerca di un nuovo senso da dare alle cose attraverso nuove relazioni. In questa fase il racconto trova in un'unica figura la compresenza degli elementi che sono stati, che sono e che dovrebbero essere fondativi e caratterizzanti quel determinato paesaggio. Come dunque si “mette in figura” un paesaggio? E' la costruzione di nuove forme a dare un senso allo stato di fatto o piuttosto le nuove relazioni che siamo capaci di ri-conoscere e ri-costruire a dare forma al paesaggio urbano?

Appare indubbio- in base a quanto detto finora - che questa operazione sia possibile solo a partire dalla lettura dell'esistente che *“esiste solo in base all'atto della descrizione, che lo intuisce come sistema di idee e valori e contemporaneamente come sistema di fenomeni fisici. Subito dopo l'intuizione dell'esistente questo stesso viene riconosciuto. Ma tale riconoscimento avviene all'interno di un gioco di corrispondenze tra ciò che si vuole fare esistere e il risultato concreto di questa volontà. Si tratta di un'operazione che già contiene in nuce il progetto, che è dunque insieme di descrizione e trasformazione<sup>87</sup>”*.

Questa operazione di lettura del territorio si svolge a partire da un metodo di indagine quasi “investigativa” che ricerca, seleziona usa i dati secondo una metodologia ben diversa da quella del metodo storiografico. E' un percorso di indagine che potrebbe essere raccontato attraverso le parole di Ginzburg:

*“...la vecchia idea di trasgredire i taciti divieti della disciplina, allargandone i confini si ripresentò in forma diversa. Questa volta si trattava di ricondurre alla conoscenza storica non più fenomeni apparentemente atemporali, bensì fenomeni apparentemente trascurabili – qualcosa di simile ai processi di stregoneria. (...) Ma per dimostrare la rilevanza di fenomeni apparentemente trascurabili era indispensabile ricorrere a strumenti di osservazione diversi da quelli consueti.<sup>88</sup>”*

---

<sup>87</sup> Purini F., “Un nuovo patto” in Ricci M. (a cura di), Figure della trasformazione, Edizioni di architettura, Roma 1996

<sup>88</sup> Ginzburg C., “Miti, emblemi, spie. Morfologia e Storia”, Einaudi Torino, 1986, pag. XI della prefazione



E da questa idea di trasgressione dal metodo dello storico verso un percorso fatto di indizi di natura morfologica, emergono informazioni e dati che spesso resterebbero non rivelati:

*“mi sono fatto guidare dal caso e dalla curiosità, non da una strategia consapevole. Ma quelli che lì per lì mi parevano diversivi (certo appassionanti) oggi non mi sembrano più tali (...) Usavo la morfologia come una sonda, per scandagliare uno strato inattingibile agli strumenti consueti della conoscenza storica.”<sup>89</sup>*

Tale processo porta, dunque, alla definizione di un sistema che misura e dimensiona l'area-studio in seguito a delle operazioni di scelta e selezione degli elementi in vista della loro trasformazione e acquisizione di nuovo significato.

La costruzione del paesaggio presuppone il diverso uso degli elementi preesistenti, oggetti surclassati allo stato di “rovina” in quanto hanno perso il loro significato originario, ma che - proprio perché sono stati - gridano forte una loro necessità di trasformazione, di ri-lettura in chiave contemporanea del loro uso e significato, dovendo trovare nel loro contesto una nuova figura e una loro specifica misura. La necessità di ritrovare una configurazione dei luoghi proprio a partire dalla sua storia nasce dal considerare che *“il contesto morfologico, in quanto riconoscimento dell'esistenza di altro, ha una durata, una storia che deve trovare figura e misura per continuare a esistere”*, intendendo dunque *“il passato non come ciò che non è più ma come una storia incompiuta, una verità ancora in sospeso, probabile ma ancora contestabile nella sua continua riscrittura”*<sup>90</sup>: il territorio – o meglio quel “circostante” che viene percepito sempre più come la nuova dimensione del progetto – è da intendersi come un'opera ancora “aperta”, che funge da un lato da documento di cui vanno conservate le tracce e le testimonianze dell'opera dell'uomo, dall'altro come testo su cui è ancora possibile operare.

L'operazione insita nella descrizione permette di percepire, nominare e classificare gli elementi secondo il principio percettivo di chi osserva che deve tendere alla ri-costruzione dei luoghi attraverso la possibile associazione con una figura precisa che muove verso un'altra interpretazione degli elementi già esistenti: questa operazione di scelta porta già al progetto, attraverso una

---

<sup>89</sup> *Ib.*, XIII-XIV

<sup>90</sup> F. Spirito, *“Dallo stato di fatto allo stato di progetto”* in F. Ferrara, P. Scala (a cura di), *“Il sopralluogo”*, Materiali di Ricerca, CUEN 2006, pag. 12

modalità relazionale astratta che con la sua “figura” ci avvicina al mondo delle forme e apre – paradossalmente – ad una condizione di realistica. Ciò porta alla reinterpretazione del paesaggio contemporaneo attraverso un duplice apporto: da un lato, si tende alla trasformazione dei pezzi della città e alla loro più specifica infrastrutturazione - attraverso un progetto che possa essere generatore anche di nuove forme urbane - dall’altro ci si avvia verso un processo di riconfigurazione dell’esistente finalizzato alla riconoscibilità del suo valore identitario.

Sfruttando appieno il potenziale di modificazione che hanno oggi queste aree di ri-leggere e ri-costruire il paesaggio in chiave contemporanea, si è tentato di mettere a punto una pratica atta alla ricostituzione di un “locus” inteso alla maniera rossiana, teso ovvero a definire quel rapporto singolare eppure universale che esiste tra una certa situazione locale e le costruzioni che stanno in quel luogo.

Nelle fasi sperimentali della ricerca, l’ “avventura delle specificità e delle differenze” ha intrapreso un percorso in cui si è partiti e ritornati più volte su uno dei possibili strumenti con cui approcciare alla lettura dell’area-progetto e che si è rivelato quanto mai appropriato per comprendere il carattere e il potenziale di modificazione delle aree oggetto di studio: la mappa cronomorfologica.

### 3.1.4 Cronomorfologie: dimensione, strumento e rappresentazione del paesaggio

*"L'individuo è la sede di un continuo processo di decantazione, decantazione dal recipiente contenente il fluido del tempo futuro, pigro, pallido e in bianco e nero, al recipiente contenente il fluido del tempo passato, multicolore e agitato dai fenomeni delle sue ore. "*

(S. Beckett, 1931)

Nel 2003, Ed Keller apriva così la pubblicazione dei risultati di uno studio svolto durante le attività di ricerca e alta formazione della Graduate School of Architecture della Columbia University dal titolo *"Chronomorphology: Active Time in Architecture"*<sup>91</sup>. Il lavoro di questo studio prendeva le mosse dall'interrogarsi sulla maniera in cui questo tempo passato considerato non solo come ancora "attivo", ma carico di una valenza maggiore del tempo ancora da "colorare", potesse costituire il vero substrato del progetto e del pensiero architettonico contemporaneo. I contributi di questo lavoro sono molteplici e offrono diverse risposte che partono dal come è stata considerata la dimensione della memoria nelle discipline umanistiche, arrivando addirittura in alcuni casi a considerare la scelta di non selezionare un determinato tempo o una determinata azione sui luoghi come un' "amnesia intenzionale". Da qui, molte di queste elaborazioni descrivono anche la logica alla base di qualsiasi struttura narrativa, sia quella della letteratura, che di quella filmica e – intendendo l'architettura in tale logica - sviluppano, talvolta proprio a partire dall'analisi di alcune sequenze filmiche, una serie di modelli astratti relazionati con tempi complessi e successivamente intrecciati con i programmi e i sistemi riconosciuti nei luoghi di progetto. Si arriva così all'elaborazione di diagrammi attraverso i quali il progettista è in grado di manipolare direttamente le evoluzioni dei sistemi e talvolta capaci di costituire una base per il progetto architettonico. Tale studio, sicuramente valido per i suoi presupposti teorici ma che nei suoi esiti tenta però di legare direttamente il fattore temporale a quello della costruzione della forma (quasi come se esistesse un "organicismo temporale" che desse forma all'architettura), resta comunque interessante non solo per l'individuazione di una tematica, quanto piuttosto per la volontà di voler rappresentare il tempo in maniera diagrammatica per poter scaturire da questo le forme contemporanee dell'abitare i luoghi. Considerati i presupposti teorici alla base della presente sperimentazione, invece, si è tentato di operare più che con dei diagrammi con

---

<sup>91</sup> Keller E., *"Chronomorphology: active time in architecture"*, Columbia University GSAPP 3rd year design studios 1999-2003, Trustees of Columbia University in the City of New York, 2003

delle mappe, in cui la struttura stessa dei luoghi – intrisi del fluido dei tempi passati – emergesse attraverso una figura di simultaneità.

La cronomorfologia è stata dunque individuata come uno strumento non astratto o desunto dall'analisi di altre strutture narrative, ma strumento di lettura del paesaggio che, in quanto oggetto di narrazione, diventa il luogo da cui desumere l'informazione temporale e in base al quale costruire la sua rappresentazione. Lo strumento cronomorfologico è stato legato alle categorie interpretative del paesaggio nelle ricerche in atto presso il Grupo de Investigacion Paisaje Cultural (G.I.P.C.) dell'Università Politecnica di Madrid. Tale strumento si inserisce in una metodologia complessa e sperimentale che riflette a scala più generale sul paesaggio, individuando alcune linee di ricerca all'interno delle quali si inseriscono studi più specifici. I presupposti alla base di tutti i lavori sono però da ricercare nella definizione stessa di "paesaggio culturale"<sup>92</sup> e nella maniera di interpretarlo. Molti di questi, pur trovando una propria specificità di attuazione e sperimentazione, sono in linea con i contributi teorici esplorati all'interno della ricerca presso il dottorato napoletano, per cui ci si soffermerà qui solo su alcuni punti atti a comprendere in che modo lo strumento della cronomorfologia possa essere individuato all'interno del lavoro di lettura e ri-scrittura dei nostri paesaggi.

In primo luogo, la ricerca madrilenica approda al concetto di paesaggio prendendo a prestito diversi modi di investigare i luoghi: nel saggio *"La construcción del paisaje...entre la interioridad y la exterioridad"*<sup>93</sup>, Dario Gazapo e Concha Lapayese strutturano, ad esempio, un'articolazione teorica che vede dialogare a distanza due diverse posizioni: la teoria estetica dell'artista basco Jorge Oteiza, considerato dai due autori *"biologo dello spazio"*, e le riflessioni sul paesaggio

---

<sup>92</sup> La Convenzione Europea del Paesaggio (Ottobre 2000 – Firenze, Italia) aveva già provato a fissare una nuova definizione del termine *"paesaggio"* inteso come *"una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni"*. Nella Convenzione sono previste misure non solo di *"conservazione e di mantenimento degli aspetti significativi o caratteristici di un paesaggio, giustificate dal suo valore di patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo d'intervento umano"* (salvaguardia), ma anche la considerazione del paesaggio come risorsa non rinnovabile: così, è possibile stimare trasformazioni compatibili con la morfologia, la storia, la struttura presente e futura dei luoghi e *"armonizzare le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali"* (pianificazione) (*"Convenzione Europea del Paesaggio"* (Firenze, 20.X.2000), capitolo 1, articolo 1).

Raccogliendo questa eredità, proprio a partire dalle ricerche iniziate all'interno del Gruppo di Ricerca "Paisaje Cultural" si è tenuto nel 2008 una Conferenza Internazionale dell'Organizzazione Eurau avente come tema i "paesaggi culturali" e da cui il lavoro del gruppo prende le mosse.

<sup>93</sup> Allo scopo, si propone una sintesi di uno studio approfondito per il quale Cfr.: D. Gazapo, C. Lapayese, *"La construcción del paisaje...entre la interioridad y la exterioridad"*, DAPP Publicaciones Jurídicas, Pamplona, 2009.

dell'artista della land-art Robert Smithson, che considerano invece *“entropologo dello spazio”*.

Oteiza approccia così al paesaggio come *“biologo dello spazio”*, attento ai fenomeni vitali che lo costruiscono, tanto fisici quanto spirituali, intendendo il paesaggio come *“un corpo multiplo e sensibile, caricato di misteriose energie, che ruota fatalmente su di noi, con la chiave del nostro proprio destino. A forme distinte di uomo, corrispondono distinte interpretazioni del paesaggio...”*<sup>94</sup>. Oteiza indaga l'essenza del territorio, per svelare la quale bisogna continuamente *“andare e tornare”* al paesaggio secondo un processo che man mano svela una realtà che si mostra frammentaria, ma che è possibile ricomporre con una sensibilità estetica soggettiva, verso la quale l'uomo va educato.

Robert Smithson, dall'altro lato, viene interpretato come *“entropologo dello spazio”*, in quanto misuratore del grado di entropia del paesaggio, inteso come disordine e instabilità delle sue strutture, che muovono verso lo stato di rovina: *“... se uno visita i luoghi, non troverà molto di più che vestigia della memoria (...) E' la dimensione dell'assenza che ci resta da scoprire”*, quell'entropia dei paesaggi intesa come *“la tendenza a crescere verso la rovina conformemente a come sono stati eretti”*.

La sintesi concettuale a cui giunge la ricerca è che il paesaggio è da considerarsi, dunque, come *“bio-entropico”*, ovvero inteso sia come un corpo sensibile da interpretare alla Oteiza, sia come un luogo in cui la memoria permette di trattenere esperienze passate e *“dislocarle”* verso la sua dimensione futura nella visione di Smithson. Anche in questo caso, dunque, imprescindibile per la costruzione di nuovi paesaggi è il riferimento alla memoria dei luoghi, per usare la quale si avverte la necessità di generare un *“nuovo tipo di sguardo”* per *“avvertire la bellezza inerte sotto l'apparente stato di rovina”*<sup>95</sup>, perché gli spazi già esistono e l'adattamento del nostro sguardo ci consente di avvertire in essi nuove realtà, finora latenti, per poter riabitare quei luoghi finora intesi come residuali.

In base a ciò, il processo di approssimazione al paesaggio viene conseguito secondo diverse *“andate”* e *“ritorni”* atti alla sua conoscenza e trasformazione che si traducono, per l'architetto, nell'azione di elaborare *“mappe multiple”*:

---

<sup>94</sup> Oteiza J. in D. Gazapo, C. Lapayese, *“La construcción del paisaje...entre la interioridad y la exterioridad”*, DAPP Publicaciones Juridicas, Pamplona, 2009, p. 33

<sup>95</sup> AA. VV. del G.I.P.C., *“Acciones Conceptuales en el paisaje. Dimensiones de la memoria”*, Marea Libro, Madrid, 2008, p. 7

mappe costruite per frammenti, in cui le diverse rappresentazioni del paesaggio aggiungono alla cartografia una *“complessità intrinseca”* che permette di restituire diverse scale (dalla micro alla macro) e dimensioni (anche fittizie) e di considerare la mappa come qualcosa di sempre *“aperto”*. In questa costruzione rientrano, secondo questo studio, le cronomorfologie, classificate nella ricerca del gruppo come una delle possibili *“dimensioni”* del paesaggio e specificamente:

*“una cronomorfologia esplicita il grado intrinseco di connessione delle relazioni temporali e spaziali. Sebbene attraverso di queste possiamo intuire le forze inerenti il sistema, è il diagramma che esplicita questo ruolo”*<sup>96</sup>

L’apporto della dimensione cronomorfologica è in questo caso quello di fornire dei diagrammi che mostrino la sequenza dei cambiamenti delle forme nel tempo, demandando alla distinta costruzione di una *“dimensione assente”*, il compito di introdurre il ruolo della percezione della memoria nel paesaggio, ovvero un possibile funzionamento interno di questi tempi allo stato attuale o futuro.

L’utilizzo del termine cronomorfologia nell’ambito della sperimentazione effettuata in questa ricerca, invece, reca un riferimento non solo ad una possibile *dimensione* da rappresentare, ma diventa essa stessa *strumento* di indagine in quanto seleziona i tempi passati da *“usare”* e allo stesso tempo ne fornisce una *rappresentazione* in una mappa che può essere definita *“multipla”* anche in questo caso perché propone una rappresentazione simultanea di più tempi. Il caso che si propone è, infatti, il racconto della costruzione di una carta di questo tipo, in cui *“pezzi”* appartenenti a diversi tempi restituiscono la complessità di una realtà in cui il *“non-contemporaneo”* è chiamato in gioco per l’individuazione di una figura urbana *“contemporanea”*.<sup>97</sup> La mappa che ne verrà fuori – come si vedrà – sarà frutto di quella che Tschumi definirebbe come una *“sequenza trasformativa”*:

*“La modalità consueta di disegno architettonico implica già una sequenza trasformativa. Strati successivi di carta da ricalco trasparente vengono stesi l’uno sopra l’altro, ciascuno con le rispettive variazioni, intorno a duna*

---

<sup>96</sup> *Ib.*, p. 41

<sup>97</sup> Si fa riferimento alla teoria che Ernst Bloch chiamò a suo tempo *“contemporaneità del non-contemporaneo”*, ovvero quel paradossale stato di cose secondo cui molte persone, pur vivendo nella stessa epoca, appartengono però, dal punto di vista culturale o politico, a epoche diverse. La non-contemporaneità è connessa a una posizione specifica entro il sistema-mondo: ignota agli Stati del centro, relativamente omogenei, essa è tipica della semiperiferia, dove prevale viceversa lo sviluppo combinato. (Cfr. Bloch E., *“Eredità del nostro tempo”*, il Saggiatore, Milano, 1992)

*composizione di base o parti. Ogni rimaneggiamento successivo guida o ridefinisce il principio informatore.”<sup>98</sup> E ancora: “Tutte le sequenze sono cumulative. I loro fotogrammi acquistano significato mediante la giustapposizione. Essi danno luogo al ricordo del fotogramma precedente, al corso degli eventi.(...) i fotogrammi sono sia il meccanismo strutturante - conforme, regolare, stabile – che il materiale strutturato – interrogativo, distorcente e dislocante(...) Il fotogramma permette le manipolazioni formali estreme della sequenza, dal momento che i contenuti di fotogrammi affiancati possono essere mescolati, sovrapposti, dissolti o tagliati a pezzi, offrendo possibilità infinite alla sequenza narrativa”<sup>99</sup>*

La modalità di questa sperimentazione è stata quella di sovrapporre strati successivi di cartografia come una serie di “sequenze cumulative”: le singole carte (i nostri “fotogrammi”) sono stati giustapposti con un meccanismo strutturante e, in seguito, manipolate attraverso la sovrapposizione e il ritaglio affinché potessero rappresentare degli elementi che, opportunamente “dislocati”, andassero a formare quella figura capace di raccontare il luogo e aprire al possibile proseguimento della sua scrittura e futura narrazione.

---

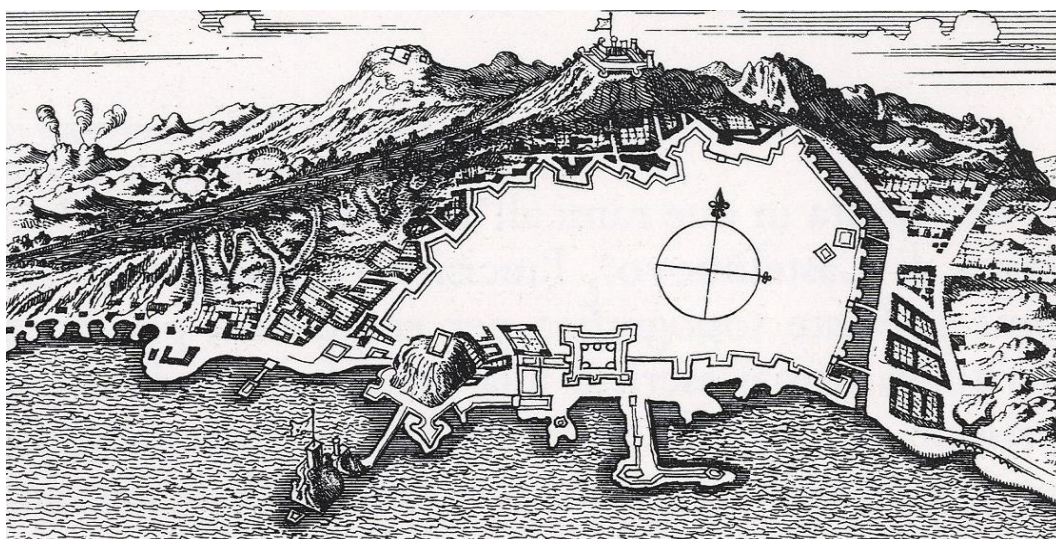
<sup>98</sup> Tschumi B., “Architettura e disgiunzione”, Pendragon 2005, Bologna, p. 121

<sup>99</sup> *Ib.*, p. 133

## 3.2. Napoli: un racconto al margine

### 3.2.1 “Delirious Napoli”: l’attenzione alle aree appena fuori città.

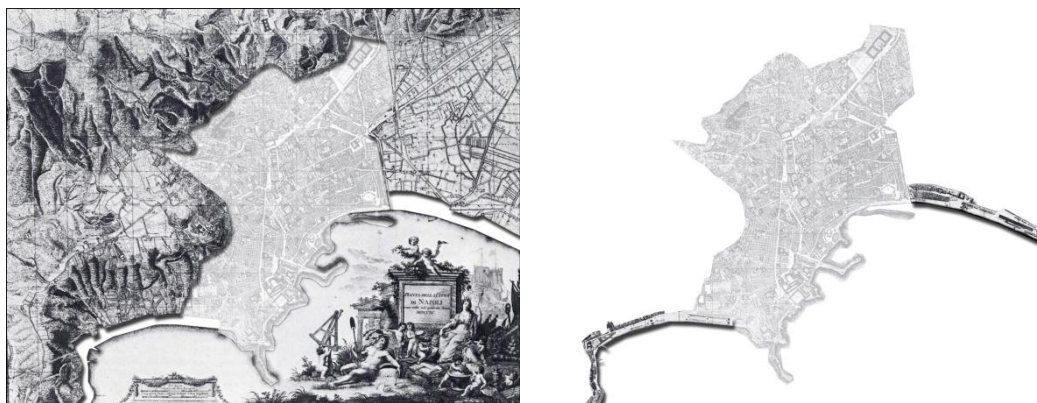
Se si osserva la carta del Danckerts della metà del XVII secolo, si assiste ad una rappresentazione della “città” di Napoli alquanto originale: il centro antico, infatti, non è rappresentato, lasciando bianco lo spazio interno alla cinta muraria aragonese, così come doveva essere stata ampliata e consolidata da don Pedro de Toledo un secolo prima. L’intento però, in questo caso, potrebbe non essere tanto il rappresentare il funzionamento delle mura, essendo infatti tale disegno solo diagrammatico di una situazione atta a sottolineare l’espansione delle mura e l’interconnessione dei sistemi difensivi napoletani operati durante il vicereigno spagnolo, quanto piuttosto il voler prendere atto dell’espansione urbana che stava avvenendo fuori le mura stesse e che da questo momento costituirà parte sempre più integrante all’interno del tessuto cittadino. E infatti, tra il confine delle mura e le diverse geografie rappresentate prendono forma alcuni margini di singolare natura: dal fortificato Castel Sant’Elmo, i nuovi insediamenti che ridiscendono la collina del Vomero con quelli che costituiranno poi i quartieri di Avvocata, Montesanto, Montecalvario e i Quartieri Spagnoli; verso occidente la presenza di alcuni insediamenti, per ora rurali, che andranno a costituire la base per l’espansione ottocentesca verso Chiaia; le nuove infrastrutture di difesa e portuali che si interfacciano con il mare; i macroisolati che segnano il passaggio del centro fortificato verso un ulteriore sistema geografico, quello della piana alluvionale ad oriente, piana il cui passaggio è segnalato dalla presenza di un ponte che serviva al sovrappassaggio della confluenza delle acque fluviali e alluvionali.



Danckerts, seconda metà del XVII secolo



La situazione di molti di questi margini urbani prevederà nel tempo un loro riassorbimento all'interno del tessuto cittadino o, la loro rifunzionalizzazione in "aree speciali" della città. Se, infatti, l'edificato lungo il pendio collinare dal lato di Castel Sant'Elmo verrà lentamente riassorbito una volta abbattute le mura, l'espansione verso Chiaia ad Occidente, da un lato, e il tentativo di connessione dell'area orientale con i sistemi periferici extra-urbani, dall'altro, vedranno il tentativo di fornire la città di aree di "accesso" e loisir appena fuori l'elevata densità del centro cittadino. La città ottocentesca provvederà, così, al disegno e alla realizzazione di due grandi aree verdi: la Villa Comunale di Napoli, trasformata nel 1780 a partire da un nucleo verde preesistente in un vero e proprio giardino da Carlo Vanvitelli, e l'ormai non più esistente Villa del Popolo, di più ridotte dimensioni ma sorta proprio con l'intento di fare da contraltare "popolare" alla più borghese villa di Chiaia. Vengono di fatto progettati così due pezzi di un bordo verde che si proponeva di mediare il rapporto tra la fine dell'edificato e l'inizio delle attività legate al mare, affinché la popolazione potesse usarli come spazi pubblici: di fatto, inconsapevolmente, la città creava le sue prime "zone tampone" come sistemi di ingresso alla città dai suoi margini. Tale livello di inconsapevolezza per le aree di margine non ha trovato risposte adeguate (né domande poste a riguardo) nella costruzione della città novecentesca, ancora incentrata sul rapporto città/periferia e nella costruzione secondo logiche tipiche dello scorso secolo: l'industrializzazione delle aree Est ed Ovest, l'infrastrutturazione del sistema dei trasporti e l'edificazione massiccia delle sue colline.



Individuazione aree di margine della città di Napoli, elaborate a partire dalla carta del 1790

Oggi, seppur ancora legata alla tutela del centro, si è ritornato a parlare di queste aree grazie alle direttive dell'UNESCO per la salvaguardia e la tutela dei centri storici dichiarati patrimonio mondiale dell'umanità. Alcune delle grandi aree sopraccitate rientrano, infatti, all'interno del Piano di Gestione del Comune di Napoli secondo diverse modalità e con strategie di intervento previste per un

loro possibile rilancio. In particolare, è stata operato l'inserimento di molte di queste, quando non rientranti nella perimetrazione del centro storico, nelle "buffer zones" previste dal rapporto di missione UNESCO World Heritage Centre (WHC). Il Nuovo Piano Regolatore approvato nel 2004 applica ad un territorio più vasto di quello previsto, la stessa normativa di tutela e conservazione che regola la gestione di queste aree:

*"La definizione di buffer zone per questo insieme di aree intende utilizzare e rafforzare gli strumenti a disposizione delle amministrazioni locali per la protezione del World Heritage Site (WHS). La formalizzazione della buffer zone potrà esercitare un ruolo di protezione aggiuntivo alla regolamentazione di tutela già disponibile, apponendovi un marchio di prestigio e di rilievo internazionale (...) Tale area, individuata, spinge a considerare de facto l'intera città e il suo contesto/skyline geomorfologico (colline a monte e golfo a mare) come riferimento per la protezione della inscribed property (coincidente con il tessuto antico). Tale ampliamento, da considerarsi anche in prospettiva come strumento di riferimento per le scelte future sulla pianificazione della città, intende determinare un valorizzazione della città storica che tenga conto dello stretto rapporto visuali tra centro storico, area occidentale, area orientale, Vomero, parco delle colline e periferie urbane e, non ultima, la fascia costiera"<sup>100</sup>.*



Confronto tra le aree individuate e il perimetro delle Buffer Zones UNESCO

<sup>100</sup> Comune di Napoli, "SISTEMA di GESTIONE. Gennaio 2011. Centro storico di Napoli Patrimonio Mondiale UNESCO", p.55

In base a ciò, viene proposta una perimetrazione che, verso nord, prevede come area “buffer” quella coincidente con la cornice collinare, che viene a situarsi tra il centro storico e il limite orografico, già sotto azione di tutela per il Parco Metropolitano delle Colline di Napoli in grado di rappresentare una barriera naturale fisica di protezione per l’intera area del WHC, mentre a sud, verso il mare, un’azione di tutela che possa portare all’inserimento di tutta la fascia costiera all’interno della buffer zone, prevedendo così che le aree portuali al confine con il sito UNESCO possano instaurare un rapporto tra esse stesse e con il centro finalizzato alla costruzione di un nuovo paesaggio storico urbano. La proposta di estensione territoriale delle aree di tutela, prevista dalle linee guida UNESCO e recepita all’interno del Piano di Gestione del Comune di Napoli, prevede altresì la valorizzazione del paesaggio costiero, in una “vision” in cui anche *“l’elemento “mare” diventa come una sorta di fascia cuscinetto, a protezione dell'integrità del sito, evocazione del suo millenario rapporto con la natura e il paesaggio e gli scambi commerciali e culturali (...) induce a considerare l'intera città e il suo contesto/skyline geomorfologico (colline a monte e golfo di mare) come territorio di riferimento a più ampia scala per la protezione della inscribed property.”*<sup>101</sup>

Questo ragionamento prevede, dunque, che ad una scala urbanistica alcune ipotesi, ancora da verificare nella loro specifica attuazione, siano state avanzate e recepite all’interno degli strumenti di pianificazione tradizionali e non, ma alla scala urbana e architettonica la sua possibile attuazione resta ancora tutta da esplorare. Se si considera, infatti, la scala urbana come verifica e misura della fattibilità di queste proposte, una prima osservazione che si pone è quella della loro perimetrazione e della possibile configurazione dei loro temi di progetto. Un’esperienza simile è stata fatta all’interno di un Gruppo di Ricerca Dipartimentale per l’area di Mergellina: in quel caso, la consulenza per l’elaborazione di un Programma Innovativo in Ambito Urbano<sup>102</sup>, già avanzava

---

<sup>101</sup> Comune di Napoli, “SISTEMA di GESTIONE. Gennaio 2011. Centro storico di Napoli Patrimonio Mondiale UNESCO”, p.56

<sup>102</sup> Il Programma è stato promosso dal Dipartimento di Urbanistica del Comune di Napoli - in collaborazione con un gruppo di ricerca del Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica della Facoltà di Architettura di Napoli, coordinato dalla prof.ssa Roberta Amirante. Il caso-studio risulta abbastanza emblematico in quanto oggetto di una sperimentazione operata per la redazione di un Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU), la cui necessità di proporsi come piano alternativo a quelli tradizionali è già di per se significativa per comprendere la specificità della questione. Il PIAU puntava alla riqualificazione dell’area partendo dal potenziamento della connessione tra la stazione ferroviaria e il terminal degli aliscafi. Il progetto, sviluppato nell’ambito della tesi di laurea dell’autore, si proponeva essenzialmente come ri-

l'ipotesi di leggere l'intera area oggetto di intervento come un insieme di varie specie di "margini", frutto dell'accostamento di varie parti che risultano oggi ancora una volta frammentate all'interno di ciò che viene considerata "inscribed property" e quello che rientra nel perimetro della buffer. Altrettanto significativa è il caso, all'estremo opposto orientale, dell'area della Marinella, laddove la perimetrazione della buffer, sebbene nel tentativo di assicurare una continuità al fronte marittimo, lascia completamente fuori dal suo limite alcuni elementi costitutivi di un intero che viene riconosciuto come tale all'interno della sperimentazione dottorale. Il caso-studio propone la lettura dell'area della Marinella nell'area orientale di Napoli come superficie di margine.

Individuata oltre i "confini" della città consolidata, questa superficie "residuale" risulta avanzata dall'addizione di diverse parti urbane ma potrebbe essere considerata essa stessa parte – seppur estrema – di alcuni interi: l'ex area industriale, l'infrastruttura portuale, il centro storico o, addirittura, come vedremo del sistema costiero vesuviano. In essa, alcuni oggetti - l'antico Ponte della Maddalena, l'ex Caserma Bianchini e il più recente mercato ittico di Cosenza – convivono come "note al margine" e attendono una ri-configurazione in una nuova figura. Ma perché quest'area? E in che modo essa è stata individuata e letta come "area di margine"? Nei prossimi paragrafi si passerà in disamina velocemente la storia dell'area, un racconto che operato a fini conoscitivi non risulta però estraneo, da architetti, alla formulazione di quel "paradigma indiziario" di cui parlava Ginzburg, e che sicuramente aiuterà a comprendere meglio le ragioni di alcune scelte operate nella costruzione delle mappe crono morfologiche di lettura dell'area.

---

lettura e re-interpretazione dell'area come sistema composto di diversi "margini" di città (riconosciuti in questo caso già nell'etimologia della denominazione del luogo come "Mergellina", la "marginis linea") mirando alla ricomposizione degli elementi in una figura in cui i diversi pezzi della superficie vengono ridisegnati a partire dal riconoscimento delle loro diverse identità. La costruzione della proposta progettuale cercava allora di verificare quali potessero essere gli esiti di un progetto intermedio che, inteso come progetto di conoscenza, tentava di risolvere alcune questioni ma di sollevarne al contempo molte altre, rivelandosi strumento utile per l'elaborazione delle fasi successive.

### 3.2.2 Lungo il margine orientale della città di Napoli: l'area del Ponte della Maddalena



Lusieri G. B., Veduta di Napoli dal ponte della Maddalena, 1785

L'area oggetto di esame ha, sin dalle sue origini, rappresentato l'antico ingresso alla città, affiancata poi nel tempo dalla grande banchina artificiale del porto e costituendo un'area di circa 13 ettari che si allunga a forma di fuso alle spalle di un fronte a mare di un chilometro e mezzo. Così com'è configurata, l'area è vista attualmente come un luogo che ancora oggi trae il suo carattere fondamentale dal non appartenere né alla città storica che si sviluppa a occidente, né all'espansione orientale, di prevalente carattere industriale, né al porto. E' proprio a partire da questa forma di esclusione, che non si ritiene giusta per il valore, oltre che storico di posizione, degli elementi che la sono andati definendo, che si è pensato di individuare in essa, più che un'area di risulta per non-appartenenza ad altri sistemi, un'area che possa ritrovare il suo valore unitario proprio nell'essere attualmente ridefinita come "margine di" sistemi differenti.

L'area orientale, già di per sé, fa parte di una periferia geografica nel senso stretto del termine: essa è infatti costituita da una grande depressione alluvionale, che, come le colline a nord e a ovest, e il mare a sud, contribuisce a de-limitare tutto attorno la città di Napoli. Lungo il perimetro orientale dell'impianto murario, infatti, le paludi costituiranno nel tempo una barriera fisica allo sviluppo della città, contribuendo all'insorgere di alcuni elementi speciali che potevano trovare posto "fuori le mura": cimiteri, macelli, caserme, stazioni ferroviarie e industrie punteranno il pattern regolare della piana, costituito dai tracciati degli alvei, delle canalizzazioni, delle trame dei campi. Una sovrapposizione di elementi molto spesso "scomodi" per valore e/o dimensioni

all'interni del tessuto cittadino e che vengono, dunque, nel tempo, messi a margine della città abitata. Da qui, alcuni di essi svilupperanno delle strutture talmente forti e significative da determinare – oltre alla propria riconoscibilità – uno specifico carattere di “parte” (si pensi alle industrie, ad esempio che costituiranno l'area industriale Est), mentre tanti altri elementi, pur con i loro valori di posizione e di relazione, o verranno riassorbiti in ambiti urbani più ampi, o, “tagliati fuori”, saranno dimenticati, o meglio ancora rimarranno “in attesa”.



Baratta, veduta a volo di uccello della città di Napoli, 1679

Nella vicenda dello sviluppo di Napoli, la pianura orientale, sebbene barriera naturale ad ogni possibilità d'espansione, ha sempre costituito una presenza con cui misurarsi, un'area fisicamente diversa, al cui limitare terminava la città murata ed ai cui margini iniziavano fenomeni “altri”. Su una scala più vasta, essa era ed è snodo importante da cui si dipartivano le principali linee di comunicazione territoriale: la presenza e la permanenza nel tempo di tracciati di connessione con la città verso Capua, Nola e il sistema costiero vesuviano costituisce uno dei fattori decisivi per la graduale “dilatazione” della città oltre il fossato. Alla scala urbana, infatti, già nella prima metà del XVI secolo, quando l'organismo murato si vede costretto sotto la pressione demografica a sconfinare nel territorio circostante, sul fronte orientale sono le chiese di S. Maria di Loreto e di S. Antonio Abate a porsi come fenomeni coagulanti di un nuovo sviluppo edilizio. Intorno a questi elementi puntuali, si assiste alla nascita degli omonimi borghi di Loreto e Sant'Antonio Abate, nascita in seguito alla quale si assisterà da un lato alla formazione più o meno episodica di “frange esterne”, atte ad assorbire le direttrici di accesso in una sorta di prolungamento del centro abitato, ma allo stesso tempo assimilarle in un ambito di più ampio respiro. Tali borghi, limitati ad una modesta cortina di case lungo la via principale, costituiscono di fatto veri e propri elementi marginali, sospesi tra città e campagna, come ci mostra la mappa cinquecentesca del Lafrery, ma permettono al contempo una mediazione tra la città e le direttrici che prendono avvio da questa. In particolare, nella veduta del Lafrery, adiacente al borgo Loreto



troviamo la rappresentazione di un ponte che *“ergendosi maestoso tra fusari, stagni e pantani”* costituisce *“il primo elemento costruito attraverso cui le nostre paludi si riconoscono come fatto diverso dalla città, ma non altro da essa.”*<sup>103</sup>



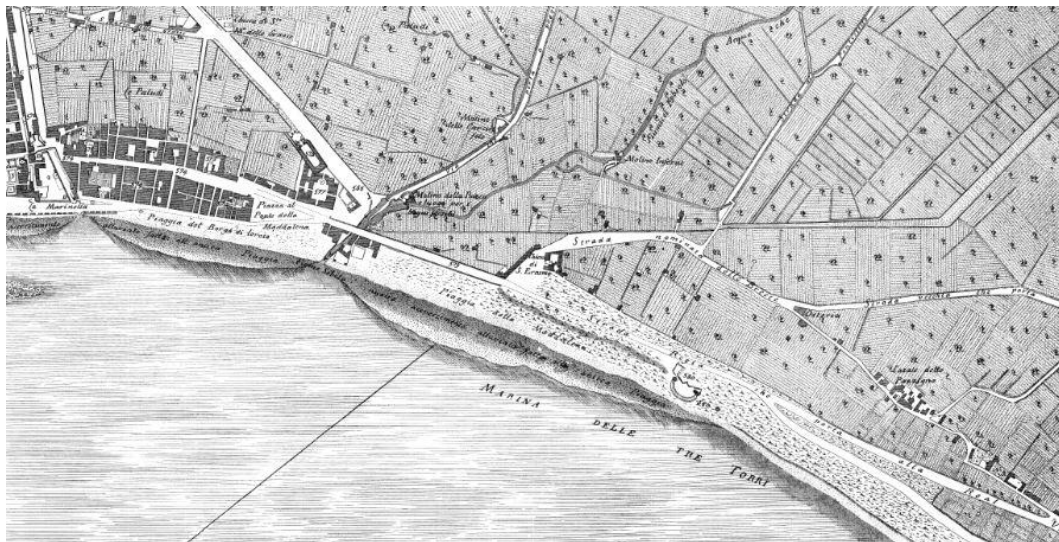
Baratta, veduta a volo di uccello della città di Napoli, particolare dell'area, 1679

Tale ponte, esistente già dal XIII secolo come pons Paludis, fu rifatto dalle fondamenta nel 1555 da Bernardino di Mendoza e denominato “Ponte della Maddalena”<sup>104</sup>; ha costituito nel tempo uno dei principali ingressi cittadini, confermando pertanto la progressiva spina dell’organismo urbano verso il territorio vesuviano e affermando il suo ruolo di saldatura tra i diversi sistemi. Elemento di peso e rilievo specifico nel panorama napoletano, costituiva un punto di osservazione privilegiato da cui guardare in ingresso non solo l’unicum monumentale del centro antico, ma anche nuovi fuochi visivi esterni ad esso, come l’Albergo dei Poveri e il Palazzo di Capodimonte, e in uscita il panorama vesuviano, diventando esso stesso parte di un paesaggio nella metà del Settecento completamente rinnovato. Esso si pone però anche e soprattutto come segno di ridisegno della linea di costa che, a partire dal XVIII secolo, si realizzerà di fatto intorno al “sistema” delle ville nobiliari del Miglio d’Oro. Questo intervento rientra nelle politiche urbanistiche di focalizzazione di precise direttrici di sviluppo che vedranno per la nostra area il rifacimento della via Marinella nel tratto che va dal Castello del Carmine fino alla fine del ponte della Maddalena e, poco dopo, la sistemazione della via Borgo di Loreto, più interna e parallela alla prima. La via della Marinella, ridisegnata con un doppio filare di alberi e fornita di fontane e panchine, rappresenta in questo periodo uno dei

<sup>103</sup> Savarese L., *“Un’alternativa urbana per Napoli. L’area Orientale”*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1983 p. 19

<sup>104</sup> Cfr. L. De La Ville Sur-Yllon, *Il ponte della Maddalena*, in *“Napoli Nobilissima”*, Vol. VII (1898), pp. 153-154

primi esempi di quelle passeggiate in riva al mare che non solo daranno nuova struttura urbana al fronte litoraneo partenopeo, ma si porranno come vero e proprio elemento di mediazione tra l'impianto murato ed il mare: una prima, antica modalità di "marginare" la città verso il mare, insomma, anche in presenza di un limite fisico, preciso, come quello delle mura. E', dunque, in epoca settecentesca, che l'intera piana orientale inizia ad essere oggetto di un ribaltamento di significato che da pausa di sospensione tra il contesto urbano e quello agrario la sposta *"sul piano della loro più generale ricucitura all'interno della nuova dimensione metropolitana"*<sup>105</sup>.



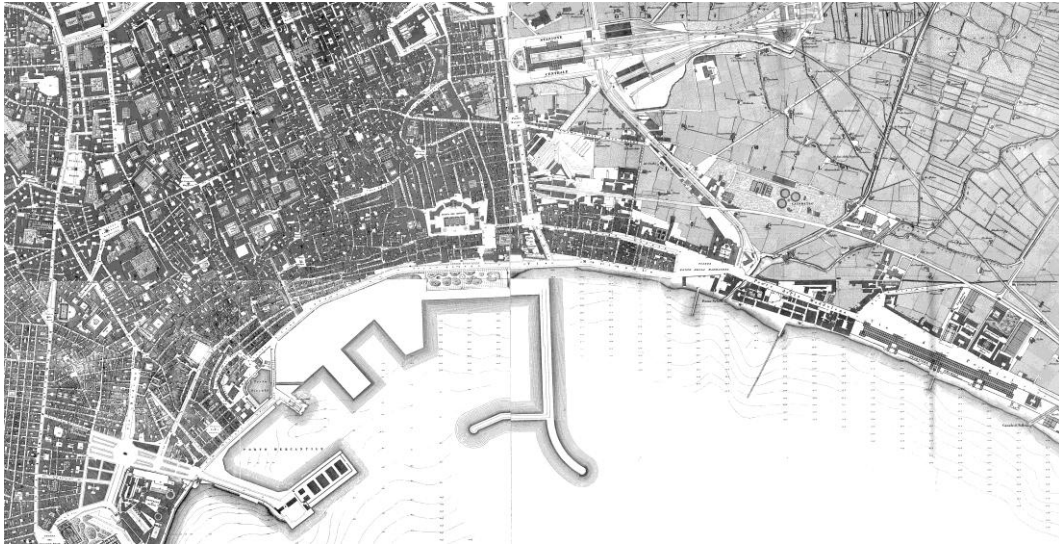
Duca di Noja, 1775

Fino a questo momento, dunque, l'area asseconda lo sviluppo longitudinale parallelo alla linea di costa e il ponte esplicita solamente il grado architettonico di una figura di attraversamento che potrebbe essere per il momento associata all'intero comparto urbano. Ad accentuare il carattere di passaggio dell'area, sopravverranno poi altri due elementi significativi. Il primo è il Serraglio progettato dal Sanfelice, un ampio edificio a corte rettangolare appoggiato su di un lato all'Arenaccia, che costituiva la prima porta urbana della Napoli capitale e con l'accesso rivolto all'antica Porta Nolana: l'edificio, incompiuto, sarà in seguito inglobato all'ultimo frammento dell'antica Cavallerizza del Re nella vanvitelliana Caserma Bianchini, la cui originaria composizione degli elementi forniva dimensione architettonica al luogo fisico di confluenza dell'alveo dell'Arenaccia con il fiume Sbauzone. La Caserma e il Serraglio si pongono così nella loro interezza quale nuovo fuoco visivo all'ingresso della capitale, rinsaldando al contempo il segno del Ponte della Maddalena e ponendolo in continuità tanto

<sup>105</sup> Savarese L., *cit.*, p. 96



con il Borgo Loreto che con l'area dell'Arenaccia. Il secondo di questi, è l'ottocentesco edificio dei Granili (1779), rafforzante l'estremità orientale del ponte, che conferirà, con i suoi circa 300 metri, un'ulteriore specificazione all'orientamento longitudinale, fissando rigorosamente la scena urbana complessiva come in un quadro o in un fondale, costruendo una precisa direzionalità nel suo essere un *"limite marginale lungo la strada Regia di Portici"*<sup>106</sup>.



Schiavoni – Giambarda, 1880

A partire dalla prima metà dell'Ottocento, il taglio profondo operato lungo la fascia costiera dalla linea ferroviaria per Castellammare, che si innesta alle spalle del borgo San Lorenzo, nonché il previsto avanzamento verso i Granili delle attrezzature portuali costituiranno i fatti nuovi da cui non sarà più possibile prescindere per gli sviluppi della zona, concorrendo, entrambi, alla definizione del carattere essenzialmente industriale e commerciale di essa. Lo sviluppo parallelo di questi due sistemi infrastrutturali e, successivamente, la saldatura della via Marina con la Marinella configurata come arteria di penetrazione a carattere commerciale, tenderanno, è vero, a tagliare fuori delle parti rispetto ad altre, ma al contempo aiutano oggi nella de-limitazione stessa dell'area della Marinella.

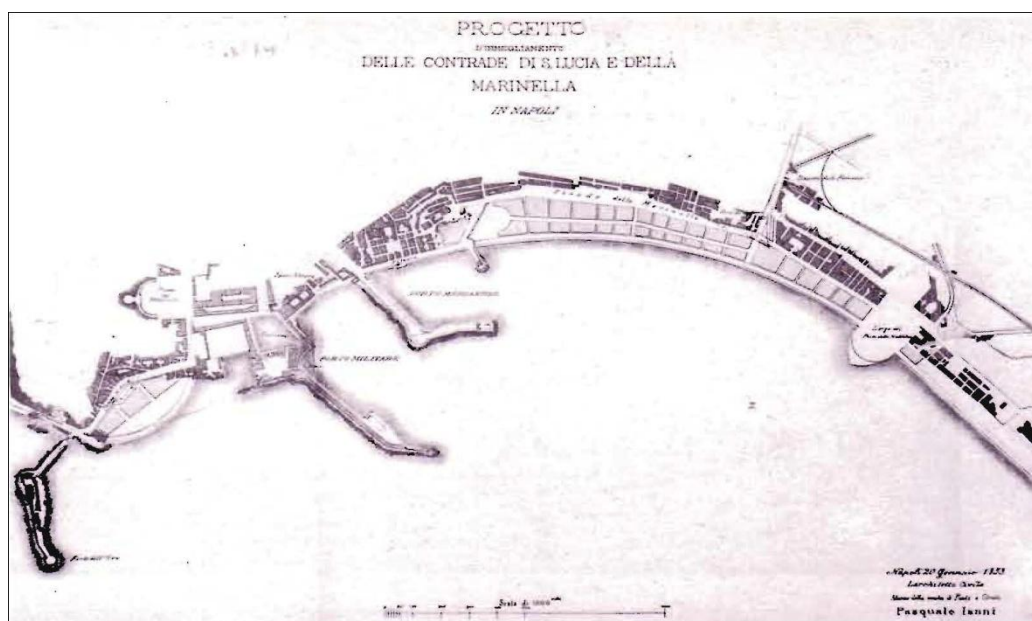
Nella seconda metà del XIX secolo, la localizzazione delle due stazioni ferroviarie tra le porte del Carmine e Nolana determinano l'avvio del processo di trasformazione di quella direzionalità esistente tra il centro urbano e le sue linee di comunicazione territoriale, contribuendo non solo alla specificità industriale e

---

<sup>106</sup> *Ib.*, p. 100

commerciale della zona ma proprio ad una diversa configurazione spaziale, data da una sommatoria di elementi che determineranno la rottura della sua già precaria omogeneità.

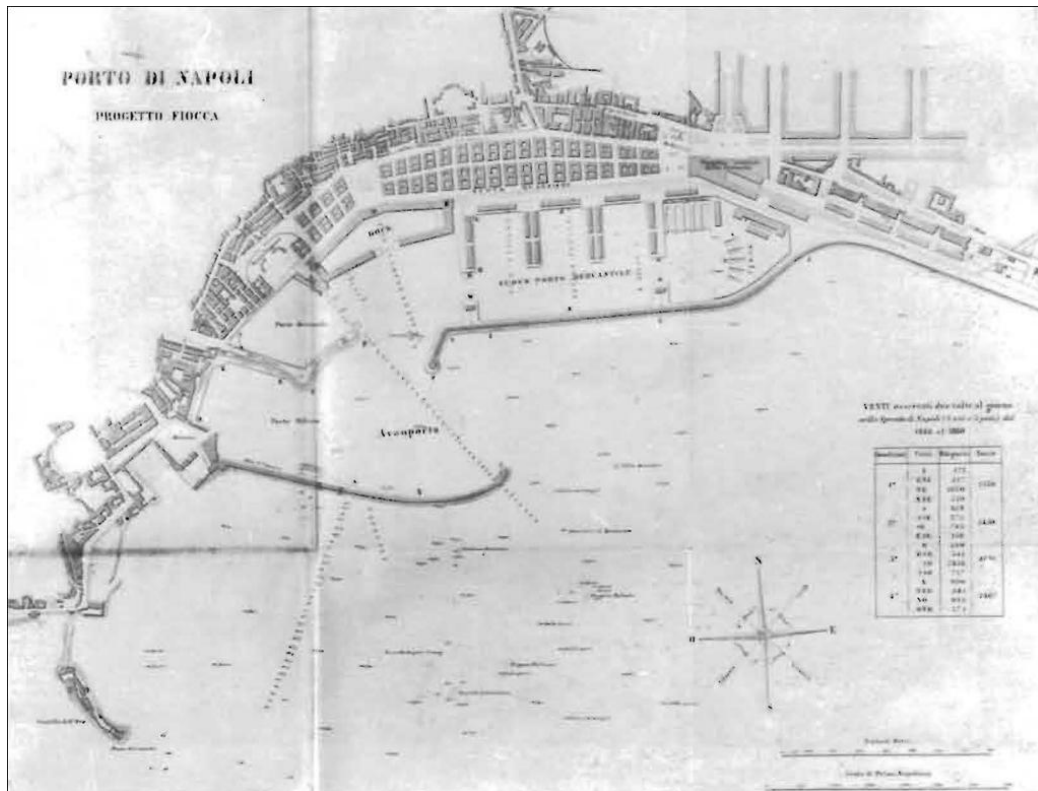
In questo processo rientrano a pieno titolo i diversi progetti presentati per l'ingrandimento e il miglioramento della struttura portuale: nella seconda metà dell'800, infatti, i ragionamenti fatti sulla localizzazione dei nuovi moli non riguardavano solo le questioni di natura tecnica relative alla disposizioni delle attrezzature portuali, ma legavano il tema dell'ingrandimento del porto all'ampliamento della struttura urbana sul mare, con diverse ipotesi di sviluppo di nuovi quartieri sulle colmate disposte dinanzi al limite geografico della linea di costa. *“La natura, la funzione e l'immagine del nuovo quartiere di cui si prevedeva la costruzione variano naturalmente in relazione alle caratteristiche dell'ampliamento portuale cui si accompagnano: conservano ad esempio un carattere prevalentemente residenziale quando le attrezzature sono disposte ad oriente del Sebeto e assumono invece caratteristiche di quartiere commerciale laddove le strutture del porto vengono localizzate in corrispondenza della Marina e della Marinella. In entrambi i casi però il nuovo quartiere tende a costituirsi come una vera e propria “parte” urbana, dal volto moderno, che da un lato contribuisce a chiudere l'anello intorno alla città antica, costituendone il nuovo fronte a mare, dall'altro facilita il recupero della sua parte bassa, tanto degradata, stabilendo con essa delle relazioni...”*<sup>107</sup>.



Janni P., progetto nuovi quartieri per le zone di S. Lucia e della Marinella, 1853

<sup>107</sup> Amirante R., Bruni F., Santangelo M.R., *“Il porto”*, Napoli: Electa 1994, p. 27

Così ad esempio, l'ultimo progetto di Cervati del 1862 propone di chiudere il bacino verso levante oltre i Granili, riutilizzati come dock, lasciando così libere tutte le aree antistanti il centro antico: tale ipotesi viene riconfermata dal progetto del Riegler del 1863 che definisce meglio la struttura di due diverse parti urbane, una che, comprendendo il borgo Loreto, prosegue il tessuto dell'edificato sul fronte litoraneo, l'altra che, snodandosi dal piazzale antistante la Caserma Bianchini, definisce una struttura a pettine dei docks dinanzi al quartiere delle Concerie e ai Granili. A questo segue invece il progetto del Fiocca che stabiliva la costruzione del nuovo porto lungo tutta l'estensione della Marina e della Marinella fino alle Concerie, determinando così il configurarsi di un nuovo quartiere portuale sulla colmata che nascondesse per intero quello antico. Anche qui, la misura della nuova parte termina dinanzi al Largo della Maddalena dove era prevista la Stazione Centrale delle Ferrovie che avrebbe dato avvio alla nuova espansione cittadina ad oriente. In tutti i progetti ottocenteschi, molto più numerosi di quelli descritti, si assiste comunque a diverse ipotesi che, come nel caso di alcuni progetti visti per Marsiglia, tendono a far appartenere l'area all'una o all'altra parte e, tentandone una meccanicistica ricucitura alla città, vedevano la scomparsa di quell'"unicum" di singolare natura che aveva sino ad allora costituito l'ingresso alla scena urbana.



Fiocca G., progetto per il porto, 1863

La decisione, nel 1881, cadrà sul progetto di Zainy, in cui di fatto viene spostato il molo di levante sino ad attestarlo in corrispondenza del bastione del Carmine: il progetto, in linea anch'esso con la tendenza a reinterpretare il posizionamento dei nuovi bracci portuali come definizione della misura di nuove parti della città, sceglie di fatto di far corrispondere la misura del porto con quella della città antica. Misura che, se rimasta tale, avrebbe sicuramente riservato un destino diverso anche all'area del Ponte della Maddalena: la storia successiva, invece, vedrà vinta l'ipotesi della progressiva occupazione del litorale orientale con la costruzione di un nuovo bacino commerciale dinanzi ai Granili e all'intero quartiere delle Concerie, portando a termine così il totale sbarramento del fronte litoraneo cittadino. Nell'ambito dell'intera trasformazione del fronte a mare, tale sbarramento determinerà per l'area della Marinella una reclusione tra diversi limiti e barriere, destino che alla scala architettonica viene riservato allo stesso Ponte della Maddalena. L'abbassamento del ponte, sostituitosi alla più radicale proposta di un suo abbattimento, lo rende oggi assimilabile ad una strada secondaria interna tra l'edificato su via Marina e la barricata portuale, e la descrizione che ne fa la Savarese richiama alla mente l'immagine dell'intera area: *“fronteggiato dalle banchine del porto, non più segnato agli estremi dall'ampia fabbrica dei Granili, andata distrutta dai bombardamenti dell'ultima guerra, né dall'importante caserma di Cavalleria, ridotta in condizione di rudere e attualmente oggetto di un discutibile restauro, il ponte rimanda ormai alla sua rinomanza di un tempo soltanto attraverso la testimonianza di due antiche statue, mentre dell'antico borgo di Loreto non rimane che il nome di un frammento di strada”*<sup>108</sup>

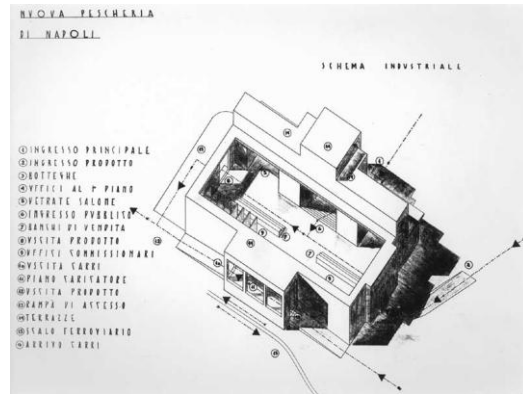


Il borgo Loreto, foto storica e sovrapposizione con interventi del risanamento 1888 (Alisio 1980)

<sup>108</sup> Savarese L., cit., p. 23



Cosenza L., Mercato Ittico, 1929 - 30



Del 1929-30 è il progetto del mercato ittico di Luigi Cosenza, che si pone dinanzi alla Caserma Bianchini con l'intenzione che – come confermato dal progetto “Neapolis” di qualche anno dopo (1937) – i due edifici si ponessero come elementi di chiusura di un intero quartiere moderno; la Caserma verso l'interno e l'edificio di Cosenza dal lato della Marina. La longitudinalità della fabbrica non nega però la sua tendenza a porsi come elemento “centrale” grazie alla creazione dei due piccoli bracci trasversali, centralità che ora, di fatto, intercluso l'edificio nell'ansa creata dal nuovo tracciato di via Marina, perde. Gli eventi della guerra, infatti, vedranno i quartieri Porto, Pendino e Mercato tra i più colpiti dai bombardamenti: evento decisivo per l'area sarà la costruzione della nuova via Marittima, pensata come un asse viario di collegamento est-ovest a forma di arco lunare e dall'ampiezza di 40 metri che, con l'arretramento del suo tracciato, porta alla formazione di un'asola all'interno della quale viene chiusa quest'area, che si ritrova così con un'eterogeneità di elementi, ciascuno portatore di un proprio specifico valore, oltre che storico, di posizione rispetto alla configurazione dell'intero ambito urbano.

### 3.2.3 Lettura dell'area-progetto e costruzione della mappa crono-morfologica

Il racconto della storia di quest'area serve solo in prima istanza per capire i modi e i tempi in cui i vari elementi presenti nell'area sono arrivati alla loro configurazione attuale: la storia ci consente di individuare tracce e riconoscere quei frammenti che, quasi a mo' di archeologie, sono rimasti a testimonianza di una successione di tempi.

Frammenti che sono essi stessi, note a margine di una città che *“è la forma visibile della storia, dove lo spazio si fa prospettiva come il tempo si fa storia. Si capisce allora perché l'archeologia, se mai è una scienza, è la scienza dei margini. E' la scienza di ciò che è rimasto fuori dalla città, o sepolto nella città”*<sup>109</sup>. E nel ripensare quel rimasto fuori dalla città come a un intero costituito da una molteplicità di significati, nel tentare di enunciare in un'unica proposizione questa grammatica fatta di tanti piccoli enunciati, si è proceduti ad approcciarsi al territorio con uno sguardo “altro”.

*“La spiaggia era il confine dove cominciava la vita degli uomini, la superficie uguale per gli occhi di chi sta a riva e invece piena di sentieri, correnti, incroci, fondali rialzati da secche”*

(E. De Luca)<sup>110</sup>

Nei confronti di un'area che può essere identificata ad una scala urbanistica come un elemento liminare tra città e porto, quasi fosse uno dei possibili “spanciamenti” della grande infrastruttura viaria della Marina, il cambio del punto di vista dell'osservatore la riconosce innanzitutto come una superficie e non più come una linea, ed in secondo luogo come una superficie “piena di”. E' chiara, dunque, la possibilità di riconoscere degli elementi e cercare di ricostruire delle relazioni per affidare alla “parte” nel suo insieme un'identità specifica che le viene riconosciuta. Tale finalità è passata all'interno del seminario attraverso una serie di operazioni volte in un primo momento all'individuazione dei materiali e delle forme con cui riconoscere una sua possibile figura. Obiettivo della ricerca seminariale è stato non tanto il cercare una possibile risposta per l'area, ma la riformulazione di una domanda che potesse essere avanzata in un possibile progetto intermedio per essa. L'individuazione dell'area-progetto e il suo riconoscimento non costituiscono,

---

<sup>109</sup> De Poli A. (a cura di), *“Enciclopedia dell'Architettura”*\_Motta 2008, vol II pag. 156 (v. “*frammento*”)

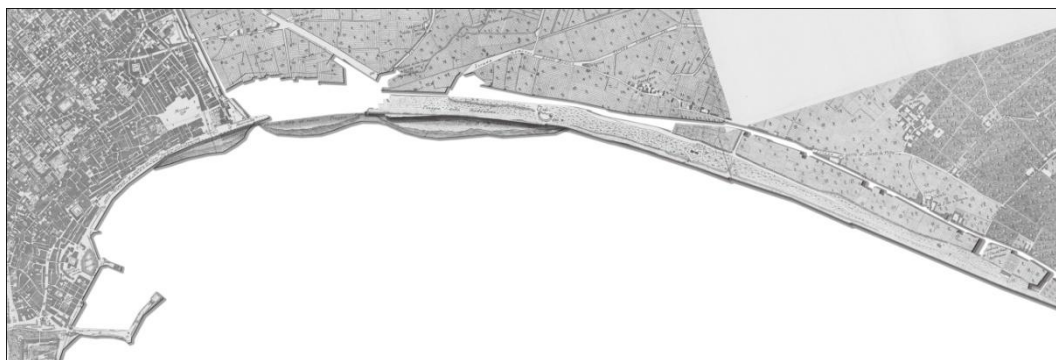
<sup>110</sup> De Luca E., *“Tu, mio”*, Feltrinelli, Milano, 2005, p.14



dunque, il dato da cui partire ma il risultato della sua rappresentazione. Scopo di questa parte è passare in disamina le operazioni attraverso le quali si è individuata quest'area come area di margine, i materiali di cui è composta e le modalità con cui gli strumenti grafici hanno cristallizzato la sua figura in una mappa.

Operazioni fondamentali in tal senso sono state quelle finalizzate alla sua perimetrazione: *“perimetrare per definire l'area progetto. Fin là e non oltre è la sua estensione. E' questo confine che va ricercato nell'operazione di lettura: mettere in relazione la profondità di tempi diversi, tra quello che è già accaduto (stato di fatto) e quello che può ancora accadere (stato di progetto). Un continuo andirivieni tra il superficiale e la struttura soggiacente”*<sup>111</sup>

In primo luogo l'area è stata individuata, utilizzando l'antica carta del duca di Noja, per “esclusione” rispetto ad altre: l'area è stata riconosciuta, sin dalle sue origini, come non appartenente alla città interna alle mura, al limite del sistema organizzato per tracciati della piana alluvionale, ma non ancora parte della spiaggia né del sistema costiero vesuviano che si cominciava a misurare attraverso una sequenza abbastanza regolare di punti: *“excludere significa letteralmente “chiudere fuori”, tenere lontano, separato, rendere nulla la possibilità di figurare o di accadere (...) Limitare uno spazio tracciandone i confini è un tentativo di annullare la possibilità che al suo interno possa accadere qualcosa di non voluto, di imprevisto, rendendolo se non impossibile almeno molto improbabile. Ma quella stessa traccia può anche significare che qualcuno che non fa parte di quello spazio “figuri”, quindi possa assumere un ruolo e al limite esistere.”* <sup>112</sup>



Individuazione “al negativo”, area ponte della Maddalena, dalla carta del Duca di Noja

<sup>111</sup> Spirito F., *“Saper leggere”* Materiali di Ricerca n.7, CUEN 2011, p.118

<sup>112</sup> Zanini P., *“Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali”*, Mondadori, Milano, 1997, p.55

Anche allo stato di fatto, l'area è individuata in quanto tale più che dal fatto di essere compresa tra il recinto portuale e il bordo della strada, dal fatto che si riscontri una diversità di carattere sia dall'area del porto che da quella del tessuto di recinti industriali e, ovviamente della città storica: se anche tali bordi non fossero stati fisicamente presenti, come anticamente accadeva, la differenza tra questa superficie e le sue adiacenti è di per sé sufficiente a riconoscerne una propria specificità. Ma per far parlare questa specificità non basta ovviamente cercare una sua perimetrazione con carattere di esclusione, ma è stato necessario rendere interna anche l'operazione del perimetrare, procedendo con un'operazione di de-limitazione, perché solo delimitando lo spazio che si è occupato si riesce a concepirlo come qualcosa d'altro. La de-limitazione diventa l'operazione in grado di racchiudere *“strutture differenziate in una perimetrazione percepibile che realizza unità all'interno e separa da ciò che è esterno: può essere definita dal piano orizzontale; da una parete (recinto), da punti o poli; anche gli elementi naturali (morfologici, linee, superfici) concorrono da soli o con le costruzioni, alla identificazione di uno spazio”*.<sup>113</sup>

Quali sono stati gli elementi che hanno de-finito la perimetrazione di quest'area? Innanzitutto è interessante notare che essi, mai come in questo caso, sono degli elementi che presentano una doppia condizione di liminarità: in primo luogo perché in qualsiasi area essi sarebbero stati comunque elementi atti a de-limitare l'area, ma in questo caso essi si caricano di un'ulteriore accezione di significato in quanto tendono a individuare e specificare quelle componenti proprie del carattere di margine di alcune aree e su cui si è già discusso nel primo capitolo. In secondo luogo, l'interesse nella costruzione di una mappa cronomorfologica si esplicita, all'atto pratico, nell'utilizzo di “frammenti” desunti da tempi diversi, nel nostro caso desunti, ritagliati, dalle cartografie storiche. Si procederà, dunque, al montaggio di *“una concrezione di forme, di tempi diversi, non più costituita da architetture che galleggiano fra le stratificazioni della storia ma lette simultaneamente nella concretezza della loro essenza come forma del tempo, non più plurale ma avendolo prima ri-presentato come singolare nella sua condizione di contemporaneità”*<sup>114</sup>

A delimitare la zona concorrono, dunque, elementi di diversa natura e di diversi tempi. I primi vengono individuati in una prima fase come linee: la prosecuzione di via Marina, con le vie Amerigo Vespucci e Alessandro Volta, e il recinto del porto. A definire il segmento d'interesse della prima linea concorrono tre

---

<sup>113</sup> Spirito F., *“Saper leggere”* Materiali di Ricerca n.7, CUEN 2011, p.98

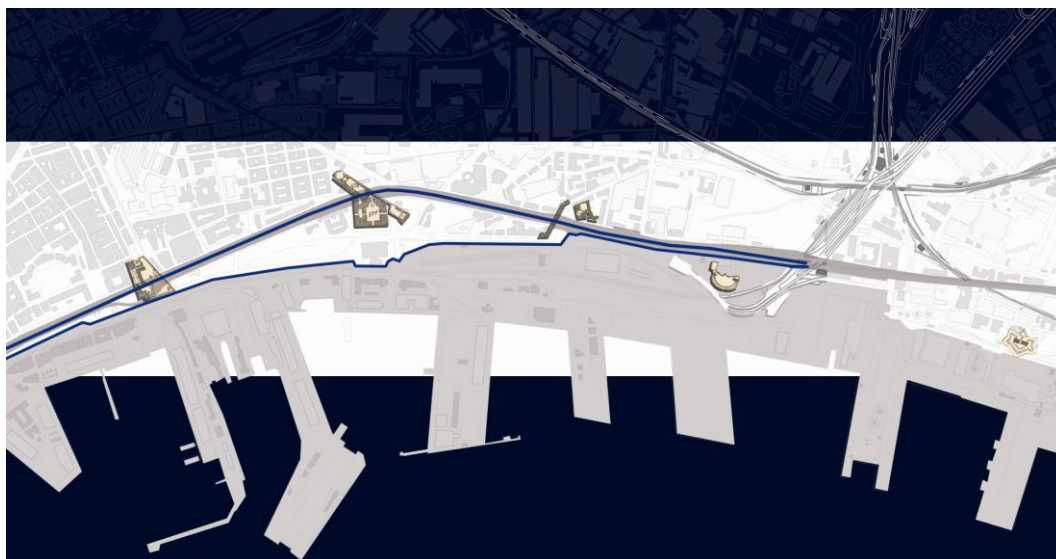
<sup>114</sup> *Ib.*, p.111



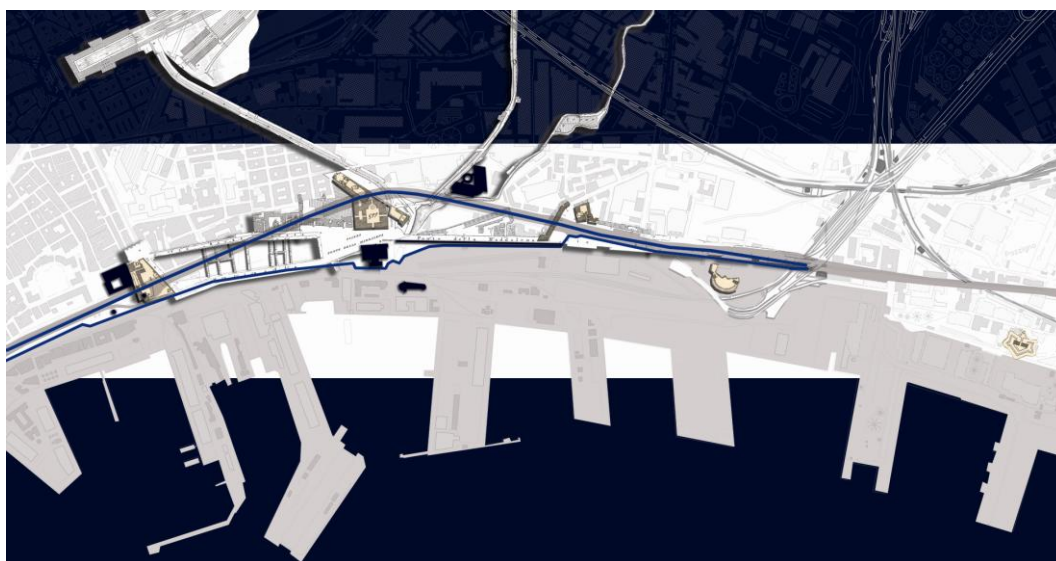
elementi che vengono desunti dalla carta del duca di Noja. Il non più esistente Castello del Carmine, di cui ora sopravvivono solo alcuni resti delle sue fortificazioni, lasciati al centro della via nuova Marina a mo' di isola spartitraffico: nella loro configurazione attuale tali "frammenti" non contribuiscono alla perimetrazione dell'area, essendo stati inglobati nell'infrastruttura viaria, mentre l'immagine planimetrica del forte, pur rappresentando fisicamente la delimitazione del centro antico e la sua antica chiusura, così com'è disegnata, sembra voler costituire il riferimento rispetto al quale eseguire un "offset" del limite del centro antico e individuare un possibile elemento di cerniera tra questo e l'area "buffer" in esame. Il suo disegno a corte suggerisce, inoltre, per analogia, la configurazione di un nuovo spazio pubblico aperto, sistema di ingresso/uscita tra i limiti delle due parti. Il secondo punto che scandisce la misura del tratto è costituito dall'edificio della Caserma Bianchini, attualmente nel punto di flesso tra la via Amerigo Vespucci e via Alessandro Volta: la riproposizione della sua antica immagine, traduzione architettonica della figura di confluenza degli antichi alvei, reca con sé il potenziale di connessione urbana che quel famoso braccio dell'edificio del Serraglio consentiva, legando l'oggetto all'area urbana a nord di esso e al Ponte della Maddalena. L'immagine antica suggerisce ancora una volta che un possibile progetto per quest'area non può non tener conto della sua messa in relazione con l'area dell'attuale stazione ferroviaria, in particolare attraverso l'individuazione di una connessione con il corso Arnaldo Lucci. Ultimo elemento puntuale che misura la lunghezza del tratto considerato appartiene alla linea ma in parte risulta "esterno" alla superficie dell'area considerata: si tratta della chiesa di Sant'Erasmo ai Granili, laddove la via Sant'Erasmo si allarga per permettere la sua stessa confluenza sulla strada principale via Alessandro Volta e dove, di fronte, la strada del Ponte della Maddalena termina. La chiesa, come visibile dalla carta del Noja, si poneva in una posizione strategica rispetto alla fine del ponte e all'inizio di quella che era la strada interna alla piana orientale denominata "delle Brecce": di fronte ad essa, un isolato a stecca contribuiva alla definizione di uno slargo. Con il taglio operato dalla via marittima, una riconfigurazione di questo duplice imbocco potrebbe essere reconsiderato come un doppio slargo in uscita dall'area.

In aggiunta a questi elementi puntuali e alla linea dell'infrastruttura viaria, sono anche elementi più esterni a rientrare in gioco nella perimetrazione, come nel caso del fronte dell'edificato dall'altro lato della via Alessandro Volta, che costituisce, con il suo grado di quasi totale impermeabilità, una delimitazione non tanto dell'area in esame quanto della parte urbanizzata al confine con l'area industriale. In particolare l'edificio del parcheggio BRIN si pone come elemento

che chiude la sequenza del mosaico di recinti industriali più a nord, i cui gasometri già si percepiscono come qualcosa di “altro” dalla nostra area, uno dei punti notevoli della città contemporanea a cui guardare dal suo margine.



Mappa crono morfologica, prima fase, perimetrazione



Mappa crono morfologica, fase intermedia

Il lato sud dell'area considerata viene de-limitato, invece, dal Ponte della Maddalena: così come si nota nelle sue più antiche rappresentazioni, in particolare dalla veduta del Lusieri, il ponte non costituiva originariamente una barriera verso la spiaggia, ma anzi, nonostante fosse atto a garantire l'attraversamento longitudinale verso la città, si poneva come quinta scenica, con i suoi archi, di una parte di spiaggia utilizzata come luogo di loisir. Anche successivamente, una volta realizzato il quartiere delle concerie, il ponte si poneva da tramite anche in senso trasversale tra due condizioni. Oggi, invece, il

suo abbassamento e il suo carattere di strada carrabile, assieme all'annessione delle banchine portuali, fanno sì che possiamo considerare l'antica architettura del ponte come scomposta in due parti: da un lato la superficie carrabile, il piano orizzontale, che si fa appartenere all'area interna alla nostra figura, dall'altro la sua facciata, il piano verticale, che, assieme alla cancellata dell'infrastruttura portuale, costituisce il vero e proprio confine tra la città e il porto. Nella mappa, allora si rappresenta in assonometria solo l'antica facciata del ponte, mentre la parte carrabile la si fa appartenere alla superficie interna, per rimarcare sin da subito la differenziazione dei temi di progetto per un frammento che, perso il suo valore originario, necessita di trovare una configurazione all'interno di un'organizzazione più ampia. Al termine della misura della facciata del ponte, è affidato solo al recinto del porto il compito di separarsi dalla città. Questo limite sud, con carattere di confine, attende una sua più propria riconfigurazione nella sua natura "bifronte", ovvero di essere tanto limite del porto quanto della città.

Individuati gli elementi liminari dell'area, si riconosce parallelamente al suo interno la superficie: spazio-margine già di per sé sufficiente a essere riconosciuto per la propria specificità viene questa volta intesa come superficie di attraversamento tanto longitudinale, rispetto all'ingresso alla città storica, che trasversale, rispetto all'innesto sul piano verticale lungo la banchina portuale. Riaffiorano in questo caso gli antichi tracciati del borgo Loreto così come configurati nella carta Schiavoni - Giambarba: i pieni vengono "erosi", mentre la permanenza dei tracciati pre-figura un possibile ridisegno della superficie per la sua attraversabilità interna e la connessione con la via marittima. Tra questi tracciati e la superficie del ponte il grande vuoto, una volta configurato come Piazza del Ponte della Maddalena, lascia ora posto ad uno spazio che attende la sua configurazione in rapporto ai due grandi elementi della Caserma Bianchini e del Mercato ittico che, persi i loro originari valori architettonici e urbani, appaiono come "poggiati" sulla superficie.

L'individuazione tanto degli elementi liminari che della superficie interna portano ad effettuare alcune considerazioni sull'intero di carattere più generale. In primo luogo sul posizionamento dell'area in rapporto alla città storica: il suo carattere di "buffer", intesa nell'accezione di area tampone, intermedia tra due condizioni, viene rivisitato rispetto alla posizione e al valore delle sue componenti. E infatti, prima ancora di essere considerata come lo "spazio tra", abbiamo visto come i suoi elementi contribuiscano alla verifica del suo derivare da altri spazi come "margine di": confine del porto, bordo dell'area industriale, testata del centro antico. Per questo la superficie interna è la sommatoria di tutti i suoi offset, gli

slittamenti che indicano la differenza rispetto al sistema di riferimento. Questi slittamenti, però, appaiono nel caso in esame totalmente differenti se esaminati rispetto agli altri sistemi. Nel caso del limite della città storica, ad esempio, dovremmo considerare la misura della distanza tra l'antico confine murario e il successivo sviluppo dell'edificato oltre le mura, distanza che trova nel carattere a spina centrale del Corso Garibaldi un tema di riferimento ben diverso da quello del margine, rispetto al quale è solo l'elemento puntuale del Carmine a definirne il punto di chiusura. Questo anche perché, ancor prima che l'area assumesse la sua attuale configurazione, come abbiamo visto nella planimetria del duca di Noja, è il disegno della linea di costa a far prevalere la direzionalità parallela al mare e a conferirle la prevalente dimensione longitudinale. Lungo la linea di costa, insomma, a prescindere dalle enormi trasformazioni che comporta una costruzione come quella delle infrastrutture portuali, queste aree assumono una loro specificità rispetto al fatto di "marginare" la città "lungo" il mare. Le modalità di questo "marginare" hanno poi senz'altro origine dal posizionamento di alcuni "pezzi speciali". Tra questi troviamo elementi che avevano o una funzione specifica – un ponte, un complesso conventuale, un forte, una caserma, un acquedotto – o che per dimensione si preferiva occupassero lo spazio oltre le mura – un manufatto industriale, un grosso impianto commerciale, un cimitero. Tendenza quest'ultima, che troverà una propria specificità nell'era dell'industrializzazione, così come sottolineato per l'intera area orientale di Napoli dalla Savarese, quando osserva che:

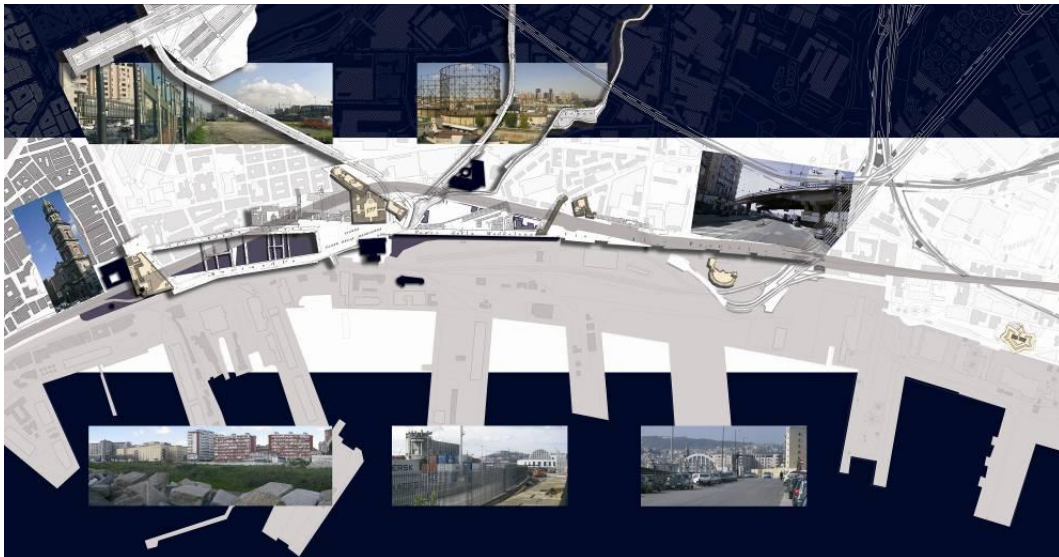
*"La città, incalzata dalle tematiche dei tempi nuovi, si vede costretta alla ricerca di altri spazi e alla configurazione di un panorama inedito: i primi destinati a quegli elementi incompatibili con la sua vita eppure indispensabili alla definizione di una metropoli moderna; l'altro al dominio incontrastato della macchina. Si tratta, in altre parole, dell'inesorabile richiesta, da parte della Napoli borghese, di una città da confinare ai margini, una città, quest'ultima in cui convogliare attrezzature antiche, infine tipo logicamente precisate, e attrezzature e quantità residenziali nuove (...) una non-città, in conclusione, da usare e organizzare al contempo."*<sup>115</sup>

Insieme agli elementi "da confinare ai margini", nuovi elementi prendono posto in relazione alla specificità portuale, sia in relazione ai cambiamenti nell'organizzazione del lavoro dei porti, quanto in rapporto al loro ingrandimento prima e alla dismissione successiva di alcune sue parti. In molti punti delle città

---

<sup>115</sup> Savarese L., *cit.*, p. 35

portuali si assiste oggi alla presenza di grandi archeologie, lascito della dismissione di alcune attrezzature portuali: tratti di antiche barriere doganali, docks, silos, hangars o depositi caratterizzano il paesaggio costiero delle più grandi città portuali del Mediterraneo, contribuendo anch'essi, seppur dall'interno di un'altra parte, alla delimitazione dei margini del tessuto urbano. Nel nostro caso il prevalente uso di stoccaggio merci e carenaggio imbarcazioni dei moli antistanti l'area, prevede per il prossimo futuro un uso ancora "pesante" di questa parte di porto che con i suoi innumerevoli containers e i numerosi capannoni contribuisce alla memoria di un paesaggio portuale per il momento ancora solo da osservare dalle immediate vicinanze e non abitabile. Sul margine del porto, l'area del ponte della Maddalena assume così anche il fascino dell'ultimo luogo della città ancora da abitare prima della sua fine.



Mappa crono morfologica, elaborazione finale

### 3.2.4 Note a margine: una possibile riscrittura

*“il processo ha avuto un andamento circolare: è iniziato decostruendo la città, oggi esplora nuovi codici di assemblaggio”<sup>116</sup>*

Il processo di lettura e la costruzione della mappa crono morfologica, si è ribadito più volte, sono da considerarsi momento fondante del progetto urbano: queste due operazioni possono essere definite come dei processi aperti, in cui gli elementi di trasformazione possono essere desunti a partire dall'immediatezza della figura ri-disegnata. In questo sta quel carattere “intermedio” del progetto urbano che viene costantemente messo a punto su più livelli. Uno di questi, il più immediato, lo vuole intermedio tra le diverse scale di progetto, tra quella urbanistica, attenta alle strategie complessive della città, e il progetto architettonico, in cui le scelte compositive e linguistiche si concretano nel dato fisico dell'oggetto specifico. La scala del progetto urbano rende invece visibili le scelte progettuali su una scala intermedia, fissando i temi di progetto e specificandone i caratteri, iniziando a mettere in forma le scelte della scala urbanistica e ribadendo una “prescrizione” per la scala architettonica. Come momento progettuale, dunque, si pone intermedio tra lo “stato di fatto” e lo “stato di progetto”, in un processo che abbiamo tentato di mettere a punto che vede la verifica costante del “già dato” e del “da farsi”: in questo è assimilabile a quella condizione “liminale” cui pure si è fatto riferimento per spiegare il carattere delle aree oggetto di questa ricerca, inteso come *“quel tempo e quello spazio tra uno stato di significato e azione ed un altro. E' quando l'iniziato non è né ciò che è stato né ciò che sarà”<sup>117</sup>*.

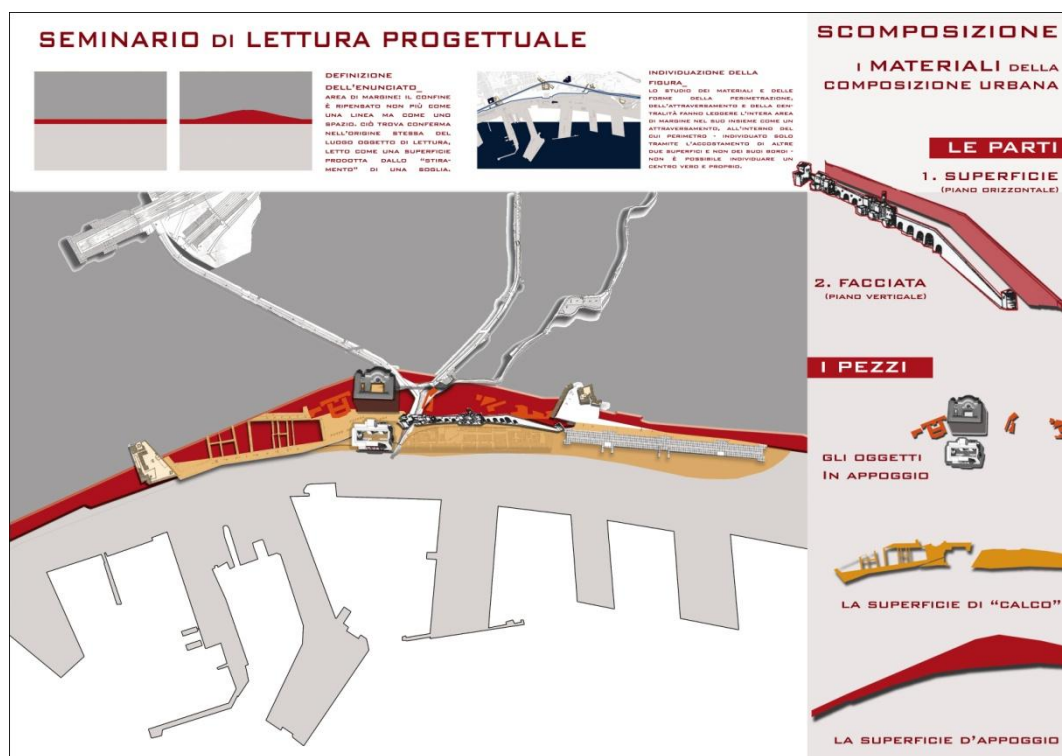
Tale condizione non ci consente però di vagare in uno stato di indeterminatezza, ma fissa alcuni procedimenti e strumenti in grado di determinare quel carattere prescrittivo proprio di questo livello di progettazione: quello fin qui utilizzato non può non trovare che un riscontro immediato nella costruzione di una serie di indicazioni sui temi di progetto, che si vedrà sono stati tratti, secondo un ragionamento abducente che, nell'intero caso di questa ricerca, parte da alcune “regole” che si è tentato di definire (l'individuazione delle condizioni che marginano la città), passa per la verifica dei risultati (non solo nei due casi studio di Porto e Marsiglia già compiuti, ma anche attraverso la verifica dei dati sull'area-progetto di Napoli) e infine ritorna sul caso per dare una risposta.

---

<sup>116</sup> Tschumi B., *“Architettura e disgiunzione”*, Pendragon 2005, Bologna, p. 120

<sup>117</sup> Turner V. in Koolhaas R., Mau B., *“S, M, L, XL”*, The Monacelli Press, New York, 1995, p.904 voce “LIMINAL”.

Una delle prime questioni che sono venute fuori è stata allora: può esistere un'architettura per il margine? E se sì è possibile provare a traslare in chiave urbana l'idea alla base di un'architettura?



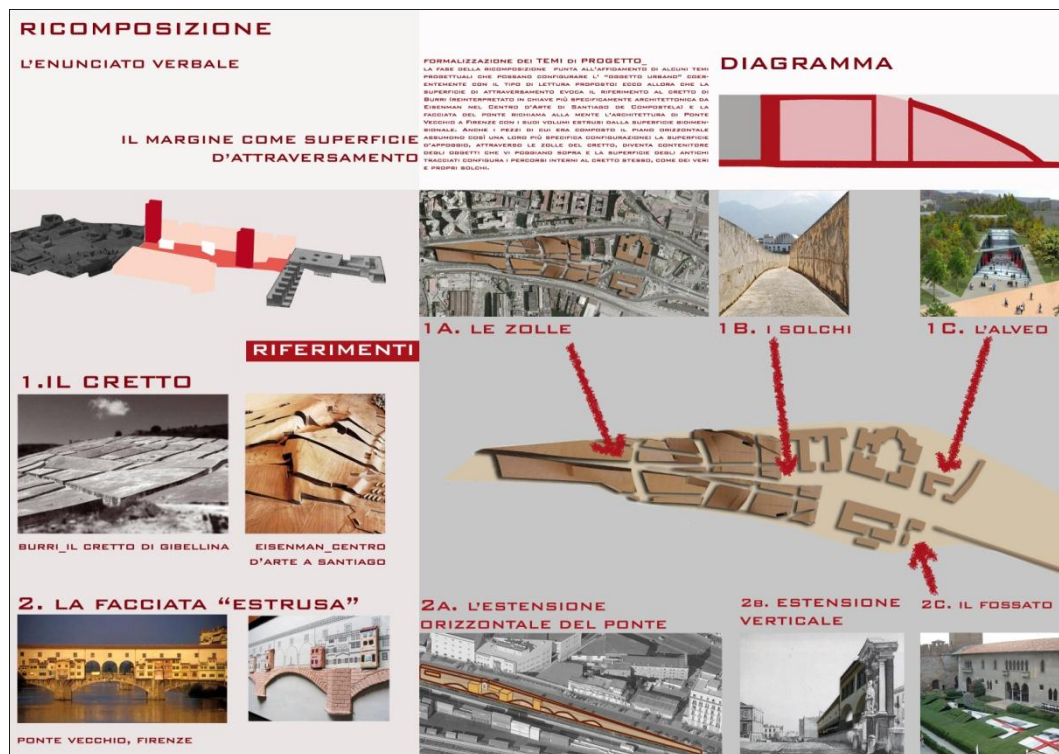
Individuazione dei due temi di progetto: facciata e superficie del nuovo ponte urbano

L'operazione del "perimetrare" ci aveva condotto all'individuazione di un piano verticale – costituito dalla facciata del ponte della Maddalena e dal confine portuale – e di un piano orizzontale, la superficie di attraversamento interna all'area: l'architettura del ponte diventa così l'architettura dell'intera area e tenta di mettere a fuoco la caratterizzazione dei suoi due elementi. Individuati i materiali urbani, la fase della ricomposizione punta all'affidamento per questi di alcuni temi progettuali che possano configurare l'oggetto in base al tipo di lettura proposto. E fin qui, tutto sembra avere una sua coerenza.

In una fase successiva, il ridisegno del piano verticale veniva affidato all'immagine analogica del Ponte Vecchio a Firenze, con i suoi volumi estrusi dalla superficie bidimensionale della facciata, mentre la riconfigurazione del piano orizzontale aveva evocato l'immagine del cretto di Burri, reinterpretato in chiave più specificatamente architettonica da Eisenman nel Centro d'arte di Santiago de Compostela. Anche i pezzi di cui è composto il piano orizzontale assumevano così una loro più specifica configurazione: la superficie d'appoggio, attraverso le zolle del cretto, diventa contenitore degli oggetti che vi poggiano



sopra (il mercato ittico e la caserma Bianchini) e la superficie degli antichi tracciati del Borgo Loreto configura i percorsi interni al cretto stesso, come dei veri e propri solchi. Questa prima ipotesi rappresenta una delle due strategie di progetto tra le quali Tschumi si era trovato a scegliere nel progetto per il parco della Villette: è una ipotesi progettuale questa, che utilizza “testi” specifici o precedenti architettonici precedenti come punti di partenza, e che considera *“un’organizzazione spaziale preesistente come un modello, che possa essere adattato o trasformato nella stessa maniera in cui Joyce ha trasformato l’Odissea di Omero”*<sup>118</sup>. In questo caso, per Tschumi, il progetto è il risultato delle trasformazioni e tende a dare attraverso un’immagine precostituita una possibile risposta all’intera area, come egli stesso aveva previsto con la trasposizione del Central Park sull’intera area della Villette, poi sostituita dal ragionamento delle *folies*.



Elaborazione intermedia, progetto derivato da un modello

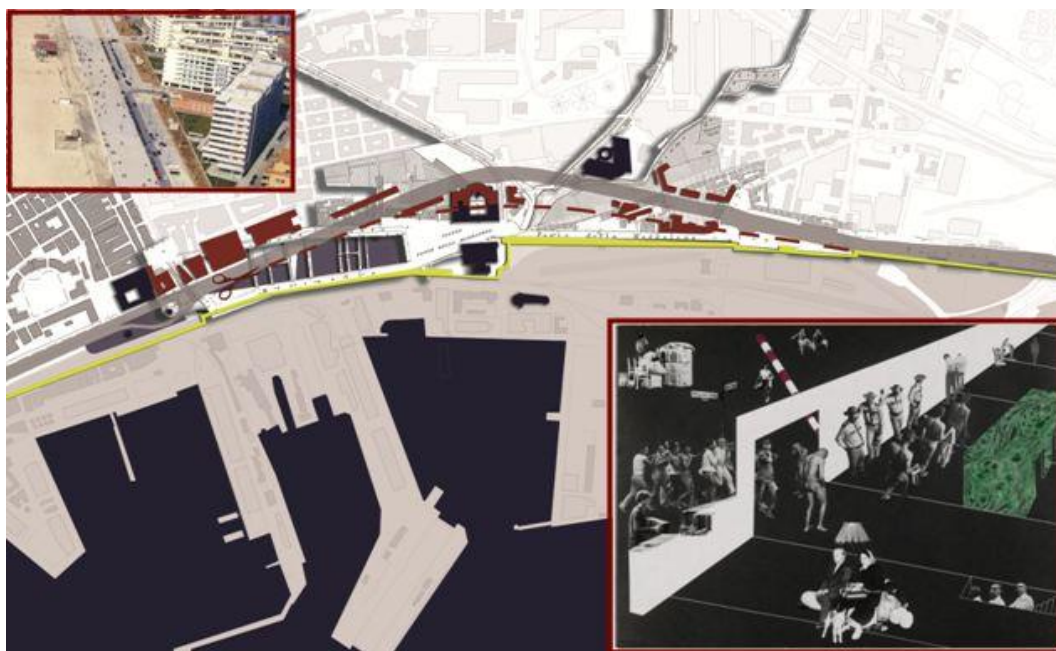
L’ipotesi che avanza la ricerca attraverso la costruzione di una mappa costituita per frammenti è invece che questa carta sia il punto di partenza di una serie di trasformazioni che nel tempo conducono – attraverso processi di derivazione - alla ri-disposizione dei frammenti stessi per formare relazioni nuove e inattese. Di seguito, individuiamo la proposta per elementi dei diversi temi di progetto.

<sup>118</sup> Tschumi B., *“Architettura e disgiunzione”*, Pendragon 2005, Bologna, p. 147



## Il fronte lungo il limite di via Amerigo Vespucci e via Alessandro Volta: il disegno del bordo.

Il limite dell'area lungo l'infrastruttura viaria che prosegue la Marina era stato letto come una linea su cui attesta(va)no alcuni punti. La prima indicazione che si vuole dare è quello di non considerare più solo il limite della strada come una linea, ma di inglobare l'ampia sezione stradale in una configurazione che preveda il progetto di un bordo che comprenda il fronte dell'edificio sul lato nord, le corsie stradali e il percorso tranviario, i marciapiedi da ambo i lati, e il completamento del fronte edificato sul lato sud. Si prenda a riferimento il progetto della "faixa marginal" di Souto De Moura per Matosinhos Sul, per la trasformazione di questi oggetti sconnessi in "*lisièr ideal*" tra il sistema dell'ex area industriale e la nuova area del Ponte della Maddalena. Su scala più vasta, si potrebbe pensare che questo tratto della via Marina diventi un po' quello che è stato il boulevard de la Dunkerque per Marsiglia: un nuovo bordo tra l'area retro-portuale dei Docks e l'area a nord de la Zac della Joliette, che assume un carattere differente (in quel caso di alloggi e attrezzature collettive). A tal fine si propone il completamento dell'edificio del fronte su via Amerigo Vespucci secondo logiche miste: produttivo/commerciali ai piani terra con doppio accesso per evitare le logiche di "retro" che prendano posto in una serie di piastre basamentali planimetricamente più ampie degli edifici residenziali sovrastanti. Tali edifici vengono configurati con un'altezza massima che vada a decrescere rispetto all'edificio residenziale accanto alla caserma Bianchini fino ad arrivare al suo quasi totale azzeramento nel punto di innesto con il Corso Garibaldi. Qui, si prevede come punto nodale tra l'area, la via Marina e il Corso Garibaldi, un sistema di accesso configurato come spazio aperto a mo' di cerniera secondo la figura dell'antico Castello e interrotto solo dall'asse di Corso Garibaldi: da un lato l'inglobamento dell'archeologia dello sperone in uno spazio in diretta comunicazione con il complesso del Carmine, dall'altro una sua riproposizione come piazza d'accesso all'area. Altro punto nodale è quello della Caserma Bianchini, presso cui prevedere un attraversamento urbano, seguendo per linee generali il tracciato dell'antico edificio del Serraglio, che metta in comunicazione il corso Arnaldo Lucci con lo spazio antistante il Ponte della Maddalena. In uscita, si prevede la configurazione di un doppio slargo che metta in connessione l'area con la chiesa di Sant'Erasmo.



Individuazione temi di progetto: bordo e confine

**La facciata del Ponte della Maddalena e il limite portuale: ridisegno di un confine come architettura.**

L'architettura del piano orizzontale viene definita da due elementi: da un lato, la facciata del ponte della Maddalena, precedentemente scomposta dalla sua superficie di attraversamento, dall'altro il limite rappresentato dalla cancellata del porto. Per la facciata del ponte il riferimento resta l'architettura di ponte Vecchio a Firenze: nel tentativo di abitare nuovamente il ponte, si prevede l'aggiunta di piccoli volumi aggettanti, attraverso cui guardare il paesaggio portuale e attraverso i quali ridiscendere la quota del Ponte e trovare accesso, tramite il ripristino delle arcate, allo spazio compreso tra il ponte e il recinto portuale da convertire in una passeggiata di collegamento con lo spazio antistante il mercato ittico di Cosenza. L'operazione di restauro prevista dalla variante al Piano Regolatore del Comune di Napoli<sup>119</sup> si trasforma in progetto di recupero, dove il nuovo si innesta sull'antico secondo modalità anche più spinte rispetto ad una semplice operazione di restyling. Al termine della passeggiata si prevede un elemento nodale da destinare anche alla prevista funzione di museo della storia dell'area del Ponte e che, attraverso l'uso di rampe esterne, consenta la risalita verso un affaccio sulla banchina e l'innesto con una passeggiata in quota: l'antica confluenza delle acque alluvionali non sbocca in una depressione ma in un rialzo in quota del suolo che consente di dare un terminale visivo

<sup>119</sup> Cfr. Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli, Norme tecniche di attuazione art. 140, sub-ambito 12c, Ponte della Maddalena, e relativa scheda n. 68

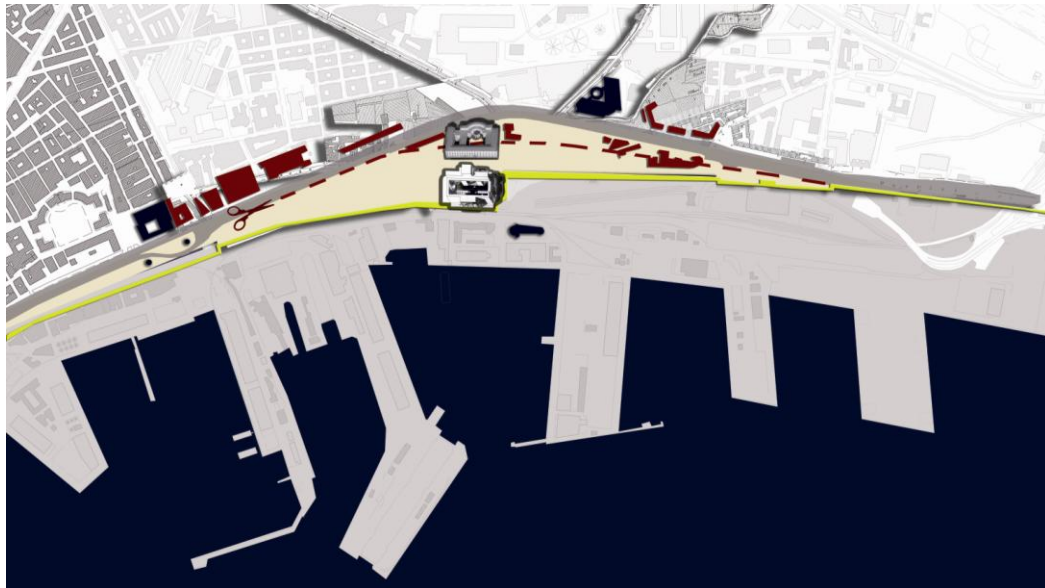
frontale a chi accede all'area dall'accesso previsto in adiacenza alla caserma Bianchini: da quest'elemento di snodo, per il quale si prende a riferimento l'Opera House di Oslo dello studio Snøhetta, un edificio rampa dà l'avvio ad una passeggiata in quota che prevede il ridisegno del confine portuale, strutturando tale limite come una vera e propria architettura. Una lunga stecca, quasi a rievocare l'immagine degli antichi Granili e dei tipici edifici dei docks, prende, dunque, il posto dell'attuale cancellata, organizzando una sequenza di spazi come un' "architettura del limite", il cui riferimento è costituito dal progetto del limite per il piano di Lauro di Venezia. E' possibile, dunque, sulla base delle considerazioni operate da Koolhaas nei confronti del muro di Berlino visto come un fatto d'architettura, prefigurare un progetto che prenda a riferimento le suggestioni elaborate per "Exodus", progetto dello stesso autore di un'architettura di confine. L'accezione negativa del termine che prende corpo nel recinto portuale, può essere rivista come una possibile, nuova architettura che, pur separando i due ambiti, prevede una sequenza di spazi da abitare sovrastati da una promenade in quota che permetta di esperire il territorio circostante in un'ottica tutta nuova di paesaggio.<sup>120</sup> E' possibile, dunque, *"immaginare una figura speculare di questa terrificante architettura, una forza così intensa e devastante usata invece al servizio di intenzioni positive. Divisione, isolamento, ineguaglianza, aggressione, distruzione, tutti gli aspetti negativi del muro, potrebbero essere gli ingredienti di un nuovo fenomeno: la guerra dell'architettura contro le condizioni indesiderate"*<sup>121</sup>

---

<sup>120</sup> Cfr. "Rua de Cima do Muro", Porto (cap. 1 di questa tesi, par. 1.3.2 "Fare margine? Le forme dello spazio pubblico del Marginal")

<sup>121</sup> Koolhaas R., Mau B., "S, M, L, XL", The Monacelli Press, New York, 1995, p.5

Un nuovo “pattern” per la superficie di margine: approcci progettuali a confronto.



Individuazione delle “folies”: la caserma Bianchini e il mercato Ittico

Fino ad ora abbiamo visto, dunque, come tematizzare l’elemento di bordo dell’ex area industriale lungo la prosecuzione della via nuova Marina e l’elemento di confine dell’infrastruttura portuale. Questi due elementi che marginano due distinte parti di città, trovano da un lato, un punto di confluenza nel ridisegno della testata dell’area verso il centro storico, da cui si “tira dentro” la figura del castello del Carmine, dall’altro prevedono una superficie di attraversamento tra loro stessi costituita dal grande vuoto, attualmente parte del progetto di riconversione in Parco della Marinella, dove è previsto poco più di un intervento di arredo urbano per poter riutilizzare l’area. Ma come approcciare a questo grande vuoto in maniera tale da poterlo far leggere come un nuovo pattern? Come si configura lo spazio che da misura alla distanza tra elementi liminari?

La proposta è quella di provare a definire un possibile tracciato aperto che possa diventare punto di partenza per le future possibilità di trasformazione. Applicare, infatti, al livello intermedio del progetto urbano un’ipotesi per questo spazio che esponga una singola soluzione crediamo allontanati in questa fase *“dallo scopo naturale dell’architettura: permettere che si verifichino situazioni e attività nuove e sinora impensate”*<sup>122</sup>.

<sup>122</sup> Tschumi B., *“Architettura e disgiunzione”*, Pendragon 2005, Bologna, p. 147

Per un primo approccio in tale direzione prendiamo come punto di riferimento ancora una volta Rem Koolhaas che, su una scala sicuramente diversa (siamo già alla misura “XL” della sua ricerca), rivisita il tema della tabula rasa. Il bando di concorso per l’area della Défense a Parigi nel 1991 “Mission Grand Axe”<sup>123</sup>, prevedeva di dare significato al grande asse che, partendo dal Louvre e proseguendo attraverso l’Arco di Trionfo arriva al nuovo Arco della Défense. Partendo dallo scetticismo nei confronti di un segno che provenendo dalla città storica potesse trovare senso anche all’interno dell’area oggetto di concorso, il progetto degli OMA prevede, con effetti di straniamento e polemiche varie, di fare tabula rasa e ricominciare da un nuovo inizio. Ma questo a noi non interessa. Il vuoto (apparente) della nostra superficie è già un dato di fatto. E allora la riformulazione della domanda di progetto parte proprio dall’iniziare a ragionare sul disegno del nuovo pattern. In seguito a una serie di tentativi poco convincenti che cercavano di immaginare un disegno per l’area appena liberata si interrogano come segue: *“Possiamo renderlo interessante? Dinamico? Possiamo fare un piano che sia connesso alle ricerche contemporanee sulla teoria del caos, o per analogia - non può mai essere più di un’analogia – a sviluppi paralleli in altre discipline? O cosa succederebbe se prendessimo a riferimento semplicemente il metodo meno limitativo e più permissivo – la griglia di Manhattan, combinazione della disciplina bidimensionale e della quasi indipendente libertà di espressione in tre dimensioni – e la trasformassimo in una sorta di polemica utilitaristica?”*<sup>124</sup>

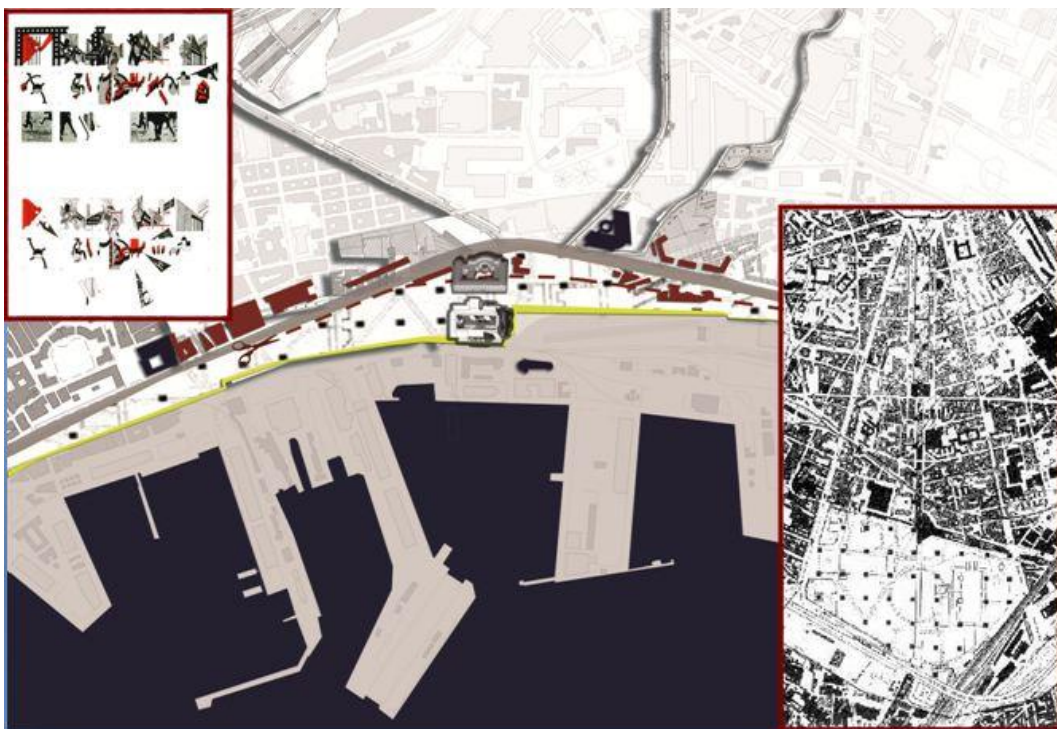
L’intento è quello di trasformare quello che viene definito come un *“caotico al di là”* in un nuovo sistema urbano: la griglia disegnata sull’intera area di progetto non subordina tutto a prescindere ma allo stesso tempo assorbe quegli elementi preesistenti sull’area e che avevano diritto a sopravvivere. Si genera, così, una *“stringa di ibridi”*, al fine di raggiungere una coerenza formale attraverso l’atto di investire dei frammenti isolati con una *“premonizione di identità”*, e al contempo, organizzando la coesistenza di pieni e vuoti, densità e vacuità, secondo una formula diversa di intensificazione. I frammenti preesistenti non galleggiano più in un vuoto indistinto ma si sovrappongono alla griglia e, in alcuni casi, coincidono casualmente con alcune sue linee, così come nel caso del Grand Axe.

Ad un esito simile, ma partendo da diversi presupposti teorici, sembra giungere Tschumi nel progetto per il parco della Villette, sempre a Parigi. Il parco da

<sup>123</sup> Cfr. *“Tabula rasa revisited”* in Koolhaas R., Mau B., *“S, M, L, XL”*, The Monacelli Press, New York, 1995, p.1091

<sup>124</sup> Koolhaas R., Mau B., *“S, M, L, XL”*, The Monacelli Press, New York, 1995, pp. 1120-1123

progettare viene considerato come una delle molteplici e differenti parti che compongono la città contemporanea, ma che sono tra loro dissociate, generando come conseguenza dei processi di dislocazione. La rappresentazione architettonica di tale dissociazione si formalizza nel parco della Villette in una sorta di “transfert” che viene proiettato sull’architettura stessa tramite dei punti d’incontro, *“punti di ancoraggio dove si possono catturare frammenti di realtà alla deriva (...) il punto della folie diviene il centro di questo sazio dissociato; esso funge da denominatore comune, costituendo se stesso come sistema di relazione tra oggetti, eventi e persone. Il reticolo di folies, inoltre, consente la combinazione dei luoghi alla base del sito de La Villette”*<sup>125</sup>



Un nuovo pattern per la superficie: l’ipotesi della griglia per punti di ancoraggio

Questi luoghi di riferimento vengono organizzati sotto forma di una griglia di punti che articola lo spazio: paradossalmente la griglia, così come pure nel caso di Koolhaas, si libera dalla sua innata volontà di gerarchizzare gli elementi della composizione per disegnare uno spazio intermedio, di transizione, che formi una sorta di *“meccanismo che funge da unità di riassemblaggio per tutte le modalità di localizzazione”*<sup>126</sup>.

<sup>125</sup> Tschumi B., *“Architettura e disgiunzione”*, Pendragon 2005, Bologna, p. 140

<sup>126</sup> Heidegger M., *“Questions IV, Les Séminaires”* in Tschumi B., cit., p.141

La superficie viene, dunque, definita come una *“superficie formata da punti di ancoraggio polireferenziali (...) che approda ad una coerenza parziale sfidando, perfino, la struttura istituzionale della cultura ufficiale, dei parchi urbani, dei musei, dei centri di ritrovo e così via.”*<sup>127</sup>

Non più collegati in una globalità coerente, i frammenti autonomi – le *folies*, che nel nostro caso possono essere i manufatti già esistenti del mercato ittico, della caserma Bianchini e del Ponte della Maddalena stesso - vengono ricombinati mediante una serie di permutazioni di significato e di forma, essendo considerati come delle *“notazioni architettoniche”*. Demolite le componenti tradizionali del fare architettonico, il riassetto di queste *“note a margine”* di quello che può essere considerato un testo architettonico avviene per Tschumi attraverso una pratica disgiuntiva in cui i fatti urbani possono anche non collegarsi e le relazioni di conflitto sono talvolta deliberatamente mantenute, nel rifiuto della sintesi e della totalità.

Entrambi questi due approcci portano a rivalutare il possibile significato della superficie di margine che avevamo individuato: non più una superficie indistinta su cui alcuni oggetti che vi sono poggiati sembrano *“galleggiare”*, ma una superficie il cui ridisegno del suolo possa consentire un nuovo modo di percepire e usare l’area e su cui i frammenti preesistenti si *“ancorano”* con un principio di giustapposizione che non pretende di gerarchizzare o dare ordine agli elementi, ma solo di fornire loro un nuovo spazio in cui continuare autonomamente ad istituire le proprie relazioni con il paesaggio. L’ultima questione che si pone è, dunque, la seguente: una volta trovato uno statuto per le nostre preesistenti *“folies”* e stabilito che sia necessario il ridisegno di un tracciato che ad esse soggiaccia, come rendere coerente i risultati della lettura morfologica con il ridisegno di questa superficie? Ovvero, posto che il nostro vuoto abbiamo visto essere il risultato della scomparsa di una presenza forte come quella dell’antico borgo Loreto, è giusto far tornare a parlare questa assenza? Posto che si voglia disegnare la nostra come una superficie per punti di ancoraggio, il disegno del reticolo a cui ancorare questi elementi dovrà avere la forma di una griglia precostituita o può invece riemergere un tracciato preesistente? E le due cose sarebbero in conflitto?

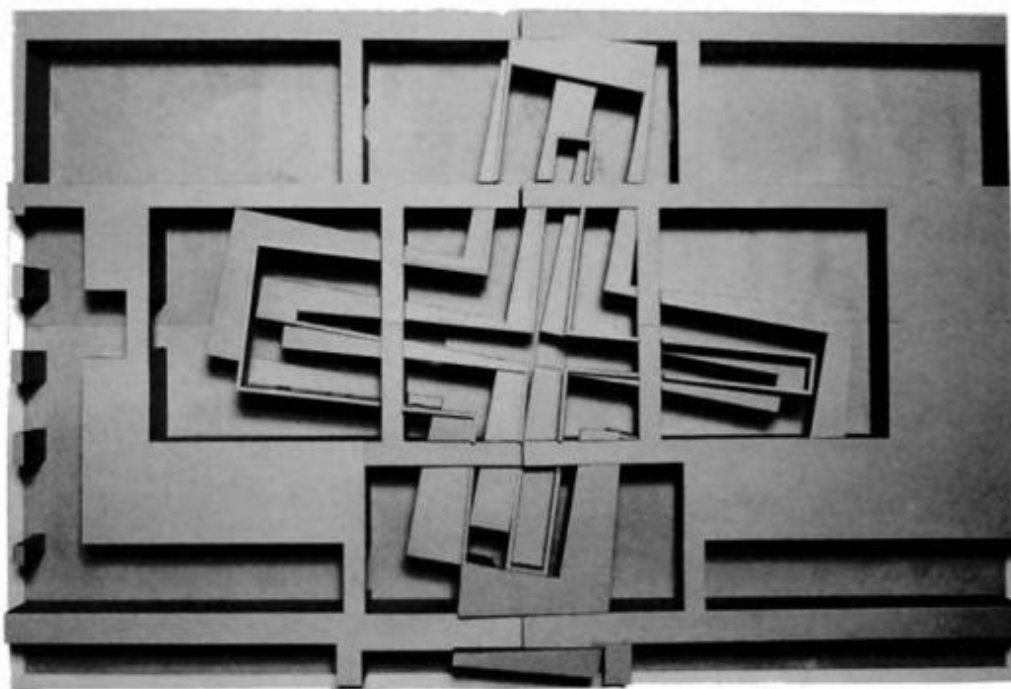
La griglia precostituita, caricata di questa nuova valenza, può senza dubbio apparire una soluzione affascinante, ma nel nostro caso poiché l’interesse è

---

<sup>127</sup> Tschumi B., *cit.*, p. 141



quello di costituire un tessuto sottostante che faccia leggere la diversità di questo spazio e al contempo fornire una nuova base ai tre grandi elementi preesistenti, ciò che interessa è un più generico disegno di una maglia, un reticolo che non è detto debba prendere necessariamente la forma di una griglia astratta. A suggerire la risposta è in questo caso lo stesso metodo utilizzato per la costruzione della mappa cronomorfologica: la nostra area non viene considerata come la tabula rasa con cui aveva voluto fare i conti Koolhaas, ma come una “superficie di scavo” da cui far riaffiorare l’antico tracciato del borgo Loreto. Ci viene in aiuto questa volta Eisenman e la sua teoria della “città degli scavi artificiali”<sup>128</sup>.



Eisenman P., Città degli scavi artificiali, modello di studio, 1983

Per Eisenman, la città europea è oggi una manifestazione di vuoto di memoria che genera di conseguenza una crisi dell’architettura che egli individua proprio nella maniera in cui il Movimento Moderno aveva trattato i frammenti della storia<sup>129</sup>. La strategia d’approccio ai luoghi dell’architetto, invece, da un lato

<sup>128</sup> Cfr. Eisenman P., “La città degli scavi artificiali” in Rizzi R. (a cura di), “Peter Eisenman. La fine del classico”, Mimesis, Milano, 2009

<sup>129</sup> “...o i frammenti della vecchia struttura urbana furono conservati come ossa o relitti discreti in un museo di storia naturale, oppure le ossa furono rimesse assieme, la pelle e la carne ricostruite o ipoteticamente ricreate, ed il nuovo assemblaggio apparve come una specie di animale imbalsamato, una vignetta in uno sfondo naturale. Il primo atteggiamento tentava di congelare o imbalsamare il tempo, il secondo di rovesciarlo o riviverlo. In entrambi i casi la storia era ridotta ad una forma di nostalgia, ed essa rifletteva una non conosciuta ansietà verso il presente” (Eisenman P., cit., p. 55)



tenta di esporre la particolare storia del luogo rendendo visibili le sue specifiche memorie, dall'altro prevede che alcune di queste sue specifiche identità possano essere nel tempo state sacrificate e non per forza riaffiorare nel presente. Questa considerazione, lo induce ad affiancare al concetto di “memoria”, quello di “antimemoria”, una facoltà che usa l'atto del dimenticare, la riduzione del modello tratto dalla memoria, per arrivare ad una struttura, ad un suo ordine proprio: *“l'atto della memoria oscura la realtà del presente (...) al fine di ripristinare il “qualche luogo” del passato. L'anti-memoria, d'altra parte, oscura la realtà del passato – il passato, che è infatti ciò che determina la realtà dell'attuale “nessun luogo” – per creare un altro luogo, per creare “qualche luogo”(...)Presuppone il fare di un luogo che derivi il suo ordine dall'oscurarsi del suo passato recuperato. In tal modo la memoria e l'anti-memoria lavorano in modi opposti ma in collisione per produrre un oggetto sospeso, un frammento congelato di nessun passato e nessun futuro, un luogo”*<sup>130</sup>

Questa alternativa suggerisce, dunque, sia presenze che assenze, lavora in maniera tale che il terreno diventi un luogo archeologico, in cui il processo di scavo consente alla memoria di far riaffiorare i tempi passati e all'anti-memoria di operare delle “cancellature” che producono sovrapposizioni e sostituzioni artificiali: non siamo lontani dal concetto di “amnesia intenzionale” di alcuni tempi così come nei già citati processi presenti negli studi americani di “*Chronomorphology: Active Time in Architecture*”.



Eisenman P., Derrida J., Progetto di un giardino al Parco de “La Villette”, 1986

<sup>130</sup> *Ib.*, p. 57

Questa teoria trova un riscontro pratico in diversi progetti di Eisenman, ma è nel progetto per un giardino al Parco de La Villette a Parigi del 1986<sup>131</sup> che trova il suo compimento magistrale: attraverso uno studio sul tempo passato, presente e futuro, l'architetto, accompagnato dalle teorie di Jacques Derrida, tenta di sostituire le condizioni attuali di tempo, luogo e scala con delle analogie. Così il sito contiene allusioni ai diversi tempi, al 1867 quando era occupato da un mattatoio, al 1848 con il riaffiorare degli antichi tracciati delle mura, alla Parigi contemporanea con la sovrapposizione del progetto di Tschumi, al tracciato di un tempo non-presente desunto da un altro progetto di Eisenman per Cannaregio, riuscendo a contenere la sua propria "presenza", così come l'"assenza" della propria presenza (il passato e il futuro) in una serie di sovrapposizioni. Qui la griglia privilegia le intersezioni, gli spazi d'angolo lasciando in eredità un luogo di intense cicatrici e sovrapposizioni in cui il progetto destinato a questo spazio *"non guarda né avanti, né indietro: esso è sospeso nel momento archeologico presente"*<sup>132</sup>.

Tale teorizzazione avalla una doppia operazione per questa tesi. Da un lato consente di risolvere il reticolo a cui appoggiare le *folies* già presenti nell'area, non più attraverso una griglia astratta come nei casi precedenti, ma su un tracciato frutto di un procedimento di *scavo archeologico* sul terreno dell'area: il tracciato dell'antico borgo Loreto. Questo emerge così come disegnato nella carta ottocentesca Schiavoni-Giambarba ma viene "cancellato" nelle sue parti piene dall'*anti – memoria*: si sceglie di dimenticare l'intero di una parte definita nelle sue volumetrie come un'appendice della città storica ma se ne ricordano gli antichi tracciati, reticolo bidimensionale di una maglia su cui far innestare gli elementi pre-esistenti così come il progetto del nuovo, ancora tutto da definire. La flessibilità a cui si presta l'interpretazione di questo tracciato consente di non bloccare le architetture presenti secondo giaciture e assi che prediligono la loro direzionalità e la loro messa in relazione. La mancanza volontaria di alcune di esse è nella loro stessa natura di essere delle "note a margine", funziona, come direbbe Tschumi, secondo processi di dislocazione, ma permette il riconoscimento di una nuova figura che ridisegni questa distanza.

La collaborazione in quota paritaria di memoria e anti-memoria aveva consentito nelle operazioni di lettura di costruire la mappa per sovrapposizione di cartografie storiche ma al contempo di "cancellare" molte parti di esse e lasciarne solo dei ritagli. Allo stesso modo le prescrizioni del progetto urbano

---

<sup>131</sup> Cfr. Derrida J., Eisenman P., *"Chora L Works"*, The Monacelli Press, New York, 1997

<sup>132</sup> Eisenman P., cit., p.60

lasciano in eredità al progetto architettonico il frutto di un processo in cui l'immanente simultaneità dei tempi e l'erosione di alcune sue parti costruiscono una figura alla base del progetto architettonico dei singoli elementi con cui fare margine nella città contemporanea.

*“Attraverso la sovrapposizione e l'erosione essa rivela la doppia natura di memoria e anti-memoria: i frammenti diventano un tutto mentre il tutto diventa un frammento”* (Peter Eisenman, *“Città degli scavi artificiali”*, 1983).

## **CONCLUSIONI**

*“Questo ragionamento intorno all'universo avrà sin dall'inizio più divisioni di prima: allora noi distingueremo due specie, ora dobbiamo mostrare un'altra terza specie. Nel discorso di prima, infatti, erano sufficienti due specie, una presentata come la specie del modello, che è intellegibile e sempre allo stesso modo, la seconda che è l'imitazione del modello, che ha nascita ed è visibile: allora non ne individuiamo una terza, pensando che due sarebbero bastate. Ora il discorso pare che ci costringa a tentare di spiegare con le parole questa specie difficile e oscura.”*

*(Platone, Timeo, 360 a.C.)*

Diverse forme di organizzazione spaziale hanno dato forma, nel tempo, alle città che abitiamo. Di quelle forme urbis, sappiamo oggi nominare le diverse parti, riconoscere le logiche che sono state alla base della loro trasformazione, individuare le relazioni che danno forma alle loro figure. Sulla città del tempo contemporaneo, riusciamo spesso solo a parlarne in termini negativi o a definirla, per “différance”: NON è più una città storica, NON è più una metropoli, NON è più (per questa tesi) fondata sulle tradizionali logiche oppositive centro/periferia, ambiente naturale/costruito, NON è più (talvolta) una città “solida”, NON è più (per alcuni) neanche CITTA’. Partendo dalla considerazione che invece la città È ancora, ed è soprattutto un fatto fisico, si è affrontata la questione dell’esistenza di una “terza specie”, di quei territori che attualmente “*de-lirano*”, uscendo fuori dai limiti delle sue parti già consolidate, in attesa di essere riportati all’interno di un atlante di forme di città come luoghi del nostro tempo.

Le modalità adottate finora per queste aree perseguivano l’obiettivo di preservare la città sia da fattori esterni che da una sua espansione non regolamentata, per cui si è continuato, per larga parte del secolo scorso, a “tamponare” la crescita delle città secondo logiche che non prevedevano per questi territori un disegno che non fosse solamente vuoto. L’individuazione degli elementi, che costituiscono nel loro insieme le diverse modalità di “fare margine”, ha mostrato, invece, che la costruzione fisica dell’architettura può contribuire non solo al loro ridisegno ma anche ad una nuova maniera di abitarli: l’operazione definitoria (per nulla definitiva) di questi spazi vede la rivincita in campo architettonico di alcuni elementi generalmente visti come ostacolo alla costruzione della città. Si è arrivati, anzi, a individuare che lo spazio “Marginal” della città di Porto costituisce, abbastanza emblematicamente, il luogo per la costruzione di una nuova maniera di intendere lo spazio pubblico, in cui le

diverse forme di attestarsi della città sull'acqua, costituiscono altrettante modalità dello stare e dell'attraversare il territorio.

Riconfigurare limiti, dare dignità ai confini, inspessire i bordi, sono tutti modi di progettare una distanza che si avverte tra parti di città distinte come una condizione ambigua e spiazzante. Le aree di margine si configurano come le nuove superfici su cui è possibile operare una volta acquisita la consapevolezza che sono esse stesse dei *materiali* che compongono la città, e che è possibile configurare attraverso dei meccanismi di trasformazione. La capacità di operare sui suoi diversi elementi non può prescindere da un cambio del punto di vista con cui osservarle: le operazioni in atto sulle aree retroportuali di Marsiglia, margini del porto e margini del centro storico, hanno un potenziale di riscatto perché si è cominciato a guardare ad esse come a una parte urbana capace di configurare una nuova "città nella città".

Così, per Napoli, si è tentato di portare all'attenzione uno dei possibili margini della città da riconfigurare, arrivando a costruire, attraverso l'operazione di lettura e le tecniche di rappresentazione sperimentate, una prescrizione atta a definire i temi del progetto urbano. La ricerca si fa supportare da riferimenti di natura teorica e pratica, tra i più discussi ma anche apprezzati all'interno del dibattito disciplinare, ma è essa stessa considerata supporto all'aggiornamento delle pratiche istituzionali: così, ad esempio, l'operazione d'individuazione dei temi di progetto, potrebbe costituire la base per fornire delle linee-guida di un possibile bando di concorso per l'area, aiutando nella focalizzazione della complessità delle questioni che lo sviluppo di tale tema richiederebbe. Ma, ugualmente importante, la tesi è una testimonianza che il progetto urbano ha, spesso in diverse forme, la potenzialità di restituire alla città, oltre che dei bei luoghi, la consapevolezza dell'esistenza di questa bellezza anche al di là di dove, spesso, si è abituati a cercarla.

## BIBLIOGRAFIA GENERALE

- AA.VV., *"El Espacio litoral"* Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia, A Coruna, 2008
- AA.VV., *"Intervenção do Programa Polis em Matosinhos"*, Edição POLISMATOSINHOS, SA, Matosinhos, 2004
- AA.VV., *"Le aree di margine della città consolidata. Bollettino del Dipartimento di Progettazione Urbana UNINA Federico II."*, Numero 6, Novembre 2000
- AA.VV., *"Marseille Euroméditerranée. Un nouvel imaginaire de la ville"*, Les Editions Ville set Territoires, Paris, 1994
- AA.VV., *"Multiplicity USE. Uncertain States of Europe"*, Skira, Milano, 2003
- AA.VV., *"Passeio Atlantico"*, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002
- Amirante R., Bruni F., Santangelo M.R., *"Il porto"*, Electa, Napoli, 1994
- Anselmi A., *"La galassia urbana e il primato dell'architettura"* in Area n. 26, maggio-giugno 1996
- Benjamin W., *"Parigi, capitale del XIX secolo. I "passages" di Parigi"*, Einaudi, Torino, 1986
- Bertoncello B., Dubois J., *"Marseille Euroméditerranée. Accélérateur de métropole"*, Editions Parenthèses, Marseille , 2010
- Bisogni S., Renna A., *"Introduzione ai problemi di disegno urbano nell'area napoletana"* in "Edilizia Moderna" n. 87-88, Milano, 1965
- Bloch E., *"Eredità del nostro tempo"*, il Saggiatore, Milano, 1992
- Boeri S., *"Multiplicity USE\_ Uncertain States of Europe"*, Skira, Milano, 2003
- Cacciari M., *"La città"*, Pazzini, Verucchio (RN), 2009
- Calvino I., *"Le città invisibili"*, Einaudi, Torino, 1993
- Cannatà M., Fernandes F., *"Formas Urbanas"*, Exponor, Matosinhos, 2002
- Careri F., *"Walkscapes. Camminare come pratica estetica"*, Einaudi, Torino, 2006
- Ciorra P., *"Peter Eisenman"*, Electa, Milano, 1993
- Corboz A., *"Ordine sparso. Saggi sull'arte, la città e il territorio"*, Franco Angeli, Milano, 1988

- Dall'Ara E., *"Forum de las culturas Barcellona, maggio-settembre 2004"* in Ri-Vista Ricerche per la progettazione del paesaggio n. 2, settembre/dicembre 2004, Firenze University Press
- De La Ville Sur-Yllon L., *"Il ponte della Maddalena"*, in *"Napoli Nobilissima"*, Vol. VII, 1898
- De Luca E., *"Tu, mio"*, Feltrinelli, Milano, 2005
- De Poli A., (a cura di), *"Enciclopedia dell'Architettura"*, Motta, Milano, 2008
- Derrida J., Eisenman P., *"Chora L Works"*, The Monacelli Press, New York, 1997
- De Solà Morales M., *"De cosas urbanas"*, Gilli, Barcelona, 2006
- Di Domenico C. (a cura di), *"L'area-progetto"* collana "I materiali di ricerca" diretta da F.Spirito, CUEN, Napoli, 2004
- Ferrara F., Scala P. (a cura di), *"Il sopralluogo"* collana "I materiali di ricerca" diretta da F.Spirito, CUEN, Napoli, 2006
- Gambardella C., *"300 mt"* in DROMOS n.1/2010, Libro periodico di Architettura, Il nuovo melangolo, Genova, 2010
- Gasparri C., Sassanelli V., *"Monograph.it"* n.2, Maggio 2010, Laboratorio Internazionale Editoriale, Barcelona, 2010
- Gauthiez B., *"Espace Urbain. Vocabulaire et morphologie"*, mONum Edition du Patrimoine, Inventaire general des monuments et des richesses artistiques de la France, Paris, 2003
- Gazapo D., Lapayese C., *"La construcción del paisaje...entre la interioridad y la exterioridad"*, DAPP Publicaciones Juridicas, Pamplona, 2009
- Ginzburg C., *"Miti, emblemi, spie. Morfologia e storia"*, Einaudi Torino, 1992
- G.I.P.C., *"Acciones Conceptuales en el paisaje. Dimensiones de la memoria"*, Mairia Libro, Madrid, 2008
- Gregotti V., *"Identità e crisi dell'architettura europea"*, Einaudi, Torino, 1999
- Gregotti V., *"Il territorio dell'architettura"*, Feltrinelli, Milano, 1966
- Gregotti V., *"Modificazione"*, in Casabella, n. 498/9, 1984
- Hernandez Leon J.M. , *"Paralaje y lucha de clases"* in "Iluminaciones" n.3, dicembre 2010, Guerrero Edición
- Keller E., *"Chronomorphology: active time in architecture"*, Columbia University GSAPP 3rd year design studios 1999-2003, Trustees of Columbia University in the City of New York, 2003



- Koolhaas R., *"Junkspace"*, Quodlibet, Macerata, 2006
- Koolhaas R., Mau B., *"S, M, L, XL"*, The Monacelli Press, New York, 1995
- Koolhaas R., *"Singapore Songlines. Ritratto di una metropoli Potemkin...o trent'anni di tabula rasa"*, Quodlibet, Macerata, 2010
- Lynch K., *"L'immagine della città"*, Marsilio 2006
- Merleau-Ponty M., *"Fenomenologia della percezione"*, Bompiani, 2003
- Meyer H., *"City and Port. Urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure"*, International Books, Utrecht, 1999
- Monninger M., *"Berlino: progetti per Potsdamer – Leipziger Platz"* in *"Domus"* n. 734/1992
- Palazzo D., Treu M.C., *"Margini. Descrizioni, strategie, progetti"*, Alinea 2006
- Perulli P., *"Visioni di città, nuove forme dell'ordinamento spaziale"*, Einaudi, Torino, 2009
- Piscopo C. (a cura di), *"Il progetto urbano"* collana *"I materiali di ricerca"* diretta da Spirito F., Napoli, CUEN, 2003
- Privilegio N. (a cura di), *"La città come testo critico"*, Franco Angeli 2008
- Ricci M. (a cura di), *"Figure della trasformazione"*, Edizioni di architettura, Roma, 1996
- Rizzi R. (a cura di), *"Peter Eisenman. La fine del classico"*, Mimesis, Milano, 2009
- Rossi A., *"L'architettura della città"*, Città Studi, 1994
- Rowe C., Koetter F., *"Collage City"*, First MIT Press Paperback Edition, Boston, 1983
- Samonà G., *"Il futuro dei nuclei antichi della città e l'esperienza urbanistica dell'eterogeneo"* in *"Il fenomeno della città nella vita e nella cultura d'oggi"*, Quaderni di San Giorgio n.31-32, Sansoni Editore, Firenze, 1971
- Sassanelli V., *"Raccontare Manhattan passeggiando sulla High Line"* in *Monograph.it* n.2, Maggio 2010, Laboratorio Internazionale Editoriale, Barcelona, 2010
- Savarese L., *"Un'alternativa urbana per Napoli. L'area Orientale"*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1983
- Secchi B., *"Prima lezione di urbanistica"*, Laterza 2004
- Semerani, *"Figure del margine. Border-lines versus edge-land"* in A. Dal Fabbro, *"Astrazione e memoria. Forme e figure del comporre"*, CLEAN, Napoli, 2009

Sontag S., *“Contra la interpretación y otros ensayos”*, Random House Mondadori, Barcellona, 2007

Spirito F., *“I “termini” del progetto urbano, sezione antologica dell'esperienza italiana 1919-1991”*, Officina Edizioni, Roma, 1993

Spirito F., *“Saper leggere”* Materiali di Ricerca n.7, CUEN, Napoli, 2011

Treu M.C., Palazzo D., *“Margini. Descrizioni, strategie, progetti”*, Alinea, Firenze, 2006

Trias E., *“La razòn fronteriza”*, Ediciones Destino, Barcelona, 1999

Tschumi B., *“Architettura e disgiunzione”*, Pendragon, Bologna, 2005

UNESCO World Heritage Centre, *“Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention 2008”*, Paris, Gennaio 2008

UNESCO World Heritage Centre, *“World Heritage Papers 25 World Heritage and Buffer Zones. Patrimoine mondial et zones tampons”*, Paris, 2009

Venezia F., *“La costruzione del limite: un piano per Lauro”* in Casabella 498/99, Gennaio-Febbraio 1984, Electa, Milano

Zanini P. , *“Il significato di confine. I limiti naturali, storici, mentali”*, Mondadori, Milano, 2000

Zermani P., *“L'architettura delle differenze”*, Edizioni Kappa, Roma, 1988